RYNEK METALOWY I MASZYNOWY
NA ZJAZD KUPCÓW SAMOCHODOWYCH

Nr. 30 Poznań, 27 lipca 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Na powitanie
Ogólnopolskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Samochodowych

Rozwój automobilizmu we współczesnem życiu wrzyna się już dziś we wszystkie komórki gospodarcze w Polsce, we wszystkie warsztaty pracy i wciąga w swój wir całą produkcję i wytwórczość materjałów pomocniczych. Każdy dzień przynosi ze sobą nowe zagadnienia których rozwiązanie staje się coraz bardziej naglące.

Ożywieni poczuciem i zrozumieniem swej misji w dalszym wspaniałym rozwoju naszego automobilizmu, zwołują Kupcy i Przemysłowcy Samochodowi w dn. 29. i 30. bm. Ogólno-Polski Zjazd swych przedstawicieli do Poznania, celem koordynacji swych sił i wytknięcia programu swych dalszych poczynań.

Zachęceni czujnem okiem, szeroką inicjatywą i mózgiem organizacyjnym inicjatorów Zjazdu, przybędą Kupcy i Przemysłowcy Samochodowi całej Polski do Poznania, by przy wielkim pomniku naszego twórczego dorobku, ustalić drogi rozwojowe rodzimego automobilizmu, bez którego trudno sobie wyobrazić dalsze spotęgowanie naszego życia gospodarczego, a co za tem idzie i politycznego.

Tempo życia gospodarczego zarówno na zachodzie Europy jak i u nas, otwiera dla kupiectwa i przemysłu samochodowego nowe horoskopy i nowe zadania. Należyte wypełnienie tych zadań zrealizowane będzie dopiero po skoordynowaniu swych sił i unormowaniu wszelkich spraw organizacyjnych.

Stała programowa i wytrwała praca nad rozwojem automobilizmu w Polsce, nad rozwojem przemysłu w tej dziedzinie, oto naczelna sprawa, oto myśl generalna, to zadanie pierwszorzędnego dla nas znaczenia.

To też życzymy organizatorom i twórcom Pierwszego Ogólnopolskiego Zjazdu Kupiectwa automobilowego, aby ich poczynania i zamiary zrealizowały się jak najpomyślniej, aby szlachetne intencje jego inicjatorów i organizatorów przeobraziły się w żywą formę spotęgowania rodzimego automobilizmu.

Redakcja „Rynku Met. i Masz.".

Program
Ogólno-Polskiego Zjazdu
Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych

W dniu 29 lipca b. r.

O godz. 10-tej przed południem otwarcie Zjazdu w sali „Śniadeckich“ Collegium Medicum, ul. Fredry 10 z przemówieniem powitalnem prezesa Komitetu Organizacyjn. p. inż. Michała Bohatyrewa.

1. Wybór Prezydjum Zjazdu.
2. Przemówienia powitalne.
3. Referaty:
   a) Warunki rozwoju automobilizmu w Polsce i jego wpływ na warunki gospodarcze kraju (p. prezes Mieszczanowski),
   b) Zagadnienie samochodów używanych (inż. Tadeusz Sokołowski),
   c) Samochód w nowej taryfie celnej (Eugenjusz Wenzel),
   d) Zagadnienie sprzedaży na raty (General Motors),
   e) Stan handlu samochodowego w Polsce i warunki jego rozwoju (p. Władysław Szczepański),
   f) Drogi komunikacyjne na kresach i celowość ich rozwoju (p. Sobecki).

Od godz. 2,30 do godz. 4,30 przerwa obiadowa.
O godz. 4,30 dalszy tok obrad i dyskusja.
O godz. 8,30 wieczorem bankiet dla uczestników Zjazdu i ich rodzin na Białej Sali „Bazaru“.

W dniu 30 lipca b. r.

Wycieczka do Kórnika i Gołuchowa.

Program wycieczki: Zbiórka z automobilami koło pomnika Kościuszki przed Głównem wejściem na P. W. K. O godz 10-tej wyjazd do Kórnika. Między godz. 3 a 4-tą wspólny obiad w Hotelu Europejskim w Kaliszu. Powrót do Poznania i zakończenie.

KOMITET ORGANIZACYJNY ZJAZDU:

Inż. Michał Bohatyrew, prezes Związku Kupców i Przem. Samochodowych Ziem Zachodnich. Tadeusz Marchlewski, prezes Koła Kupców Samochodowych przy Stow. Kupców Polskich w Warszawie. Witold Tranda, prezes Sekcji Automobilowej wschodnio-małopolskiego oddziału Stow. Kupców Polskich we Lwowie. Jan Sobecki, przedstaw. grupy Kupców Samochod. w Wilnie. Piotr Czarnecki. Józef Gulczyński. Juljan Pniewski. Edward Siejkowski. Stanisław Sierczyński. Antoni Tatarski.

Znaczenie Zjazdu Kupców i Przemysłowców Samochodowych
dla dalszego pomyślnego rozwoju automobilizmu w Polsce



W związku z Powszechną Wystawą Krajową odbywają się, zwyczajem przyjętym na wszystkich wystawach, liczne zjazdy i kongresy. Zjeżdżają się przedstawiciele różnych dziedzin życia kulturalnego i gospodarczego kraju, by zapoznać się z działem interesującym ich, a reprezentowanym na Wystawie, kontrolować prace dokonane w przeszłości oraz wysnuć wnioski na przyszłość. Przedstawiciele branży samochodowej w Polsce nie napotkają na Powszechnej Wystawie Krajowej wspaniałej, mogącej zaimponować ekspozycji swego działu. Stan ten jednak posiada swoje zupełnie naturalne przyczyny, albowiem produkcja samochodów w Polsce jest dopiero w skromnych zaczątkach. I tutaj jednak trzeba stwierdzić znaczny postęp. Wprawdzie nie zdobyliśmy się jeszcze na zakrojoną na szerszą skalę produkcję motorów samochodowych, jednak wytwórczość karoseryj posunięta jest w Polsce wcale daleko.

Dokładna ocena ekspozycji branży samochodowej na P. W. K. należeć będzie naturalnie do uczestników zjazdu kupców branży samochodowej, jako fachowców w tej dziedzinie. Ocena ta wraz z obradami zjazdu zadecyduje niewątpliwie o przyszłości przemysłu i handlu samochodami w Polsce. Ponieważ dział ten przy obecnym rozwoju środków komunikacji oraz przy polepszeniu stanu dróg posiada bardzo doniosłe znaczenie, przeto należy obradom zjazdu kupców branży samochodowej życzyć, aby sprawy, które zostaną w trakcie obrad poruszone, rozstrzygnięte zostały jak najpomyślniej zarówno dla ważnej dziedziny gospodarczej, jak i dla gospodarstwa narodowego wogóle.

Dr. Stanisław Wachowiak.

Podwozia G.M.C. nadają się dla najbardziej szybkich i wygodnych autobusów



Autobusy GMC zajmują czołowe miejsce pod względem szybkości, oszczędności, trwałości, wygody i wytwornego wyglądu

Rozwiązanie zagadnienia szybkiej, wygodnej, a jednak oszczędnej komunikacji pasażerskiej oraz zwycięstwo w konkurencji z wszelkiemi innemi środkami transportowemi oddawna leży w planach przemysłu automobilowego. Zawdzięczając technicznym zasobom General Motors, ukazały się obecnie na rynku ulepszone modele podwozi autobusowych G.M.C. z elastycznym sześcio-cylindrowym silnikiem Pontiac oraz modele T-30 CB, T-42 DB, T-60 DB ze słynnym sześciocylindrowym silnikiem Buick. Podwozia te o rozstawie osi sięgającym 5.1 metra odznaczają się niezwykłą mocą konstrukcji i wytrzymałością na najgorsze warunki drogowe. Cztery przekładnie wprzód, hamulce na cztery koła, potężne silniki spoczywające na gumowych podkładach, oto pełna gwarancja bezpieczeństwa, cichego chodu, łatwości kierowania i szybkości przy nadzwyczaj oszczędnym zużyciu benzyny i smarów. ***Wyrób General Motors.***

Upoważnione Zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

AUTOBUSY-GMC

General Motors w Polsce, Warszawa

Na drodze
do koordynacji sił kupiectwa samochodowego

(Wywiad u prezesa Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych, p. dyr. Stanisława Sierczyńskiego).

W niezmiernie szybkiem tempie odbywa się obecnie rozwój przemysłu samochodowego w Polsce. Celem otrzymania źródłowych informacyj w tej sprawie, zwróciliśmy się z prośbą o wywiad do prezesa Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich, p. dyr. Sierszyńskiego Stanisława. Na wstępie p. dyr. Sierszyński podał nam krótki rzut oka na całokształt rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce.



Dyr. Stanisław Sierczyński.

— Jednym z podstawowych czynników, niezbędnych dla przyspieszenia tętna naszego życia gospodarczego, jest rozwój automobilizmu. Nikogo nie trzeba dziś przekonywać o roli i znaczeniu samochodu w życiu współczesnem. Rozwój przemysłu automobilowego jest, rzec można, wykładnikiem, dającym pojęcie o ogólnym rozwoju przemysłu w kraju, albowiem gdy rozwija się przemysł automobilowy, muszą się wraz z nim rozwijać pokrewne gałęzie przemysłu. Wystarczy uświadomić sobie, że przemysł automobilowy zużywa znaczne ilości cyny, ołowiu, szkła, stali, gazoliny, olejów, skór, drzewa, sukna, aluminjum, miedzi, cynku, niklu, farb i lakieru, włosów i innych materjałów, aby móc ocenić rolę, jaką on odgrywa w całokształcie życia gospodarczego kraju.

Podczas gdy rozwój przemysłu samochodowego zagranicą osiągnął maximum swych możliwości, automobilizm polski znajduje się jeszcze w pierwszych stadjach rozwojowych nietylko ze względu na nieliczny stosunkowo tabor samochodowy, ale również z przyczyn niezbyt doskonałego stanu naszej sieci drogowej.

Jeżeli przyjąć pod uwagę, że w ostatnich kilku latach rozwój automobilizmu w Polsce wzrastał w tempie przyspieszonem i że wobec niedostatecznej produkcji rodzimej, rynek nasz korzystał i korzystać musi z produkcji zagranicznej, to z łatwością zrozumiemy, jak wielką i odpowiedzialną misję miało i ma kupiectwo samochodowe, misję rozwoju automobilizmu, bez którego nie osiągnęlibyśmy tak poważnych rezultatów ogólno-gosp., jakich jesteśmy świadkami.

Najlepszym dowodem żywotności kupiectwa samochodowego jest fakt, że w okresie ostatnich kilku lat tempo rozwoju automobilizmu w Polsce było bez porównania silniejsze, aniżeli w innych krajach Europy, a nawet i Ameryki.

— A jak się przedstawia dotychczasowa praca kupiectwa samochodowego?

— Dotychczasowa praca kupiectwa samochodowego była wstępem do szerszego programu zadań zakreślonych do wypełnienia. Zadania te wymagają nietylko wielkich wysiłków, ale również wymagają koordynacji pracy, ustalenia wspólnej linji wytycznej i wspólnego porozumienia.

— Jakie są zasadnicze zadania pierwszego Zjazdu Ogólnopolskiego Kupców Samochodowych?

— Jednem z podstawowych zadań Zjazdu jest koordynacja sił kupców samochodowych. Muszę zaznaczyć, że w kupiectwie tej branży brak współdziałania. Składa się na to cały szereg przyczyn, które niewątpliwie usunie organizowany Zjazd tego kupiectwa. Jest tyle spraw wspólnie interesujących kupiectwo samochodowe, że bez należytej organizacji i współdziałania nie może być mowy o pomyślnem załatwieniu całego szeregu spraw dla kupiectwa tego żywotnych. Mam tutaj na myśli w pierwszym rzędzie reglamentację przewozu, wysokie cła, wzmagające się zapotrzebowanie rynku itp.

— Jaka myśl zajmuje organizatorów Zjazdu w odniesieniu do poszczególnych organizacyj kupiectwa samochodowego?

— Dążeniem naszem jest zorganizowanie silnej centralnej organizacji kupców tej branży na całą Polskę. Posiadamy już silne poparcie organizacyj lokalnych w większych miastach Rzeczypospolitej i spodziewamy się, że na Zjeździe ujawni się zupełna harmonja dalszych poczynań.

— Jakie są dalsze zadania Zjazdu?

— Wszelkie sprawy, jakie rozpatrywane będą na Zjeździe posiadają równie duże znaczenie. Dominujące miejsce zajmuje sprawa uzdrowienia stosunków handlowych, w szczególności w handlu pneumatykami.

— Jaki jest stosunek kupców samochodowych do rodzimych montowni?

— Kupiectwo samochodowe chętnie popiera wszelkie poczynania rodzimego przemysłu samochodowego, rozchodzi się jedynie o to, aby krajowe montownie wypuszczały na rynek samochody tańsze, a nie jak to ma obecnie miejsce, po cenach niewiele różniących się od samochodów, sprowadzanych z zagranicy.

— A jak się przedstawia sprawa przemysłu akcesorjów samochodowych?

— W przeważającej ilości wypadków wszelkie części wymienne są sprowadzane z zagranicy. Przyznać jednak należy, że w miarę dalszego rozwoju automobilizmu w Polsce, przemysł rodzimy niezawodnie obejmie również wykonanie części zapasowych i wymiennych.

— A jak się przedstawia fabrykacja resorów w Polsce?

— Resory są przeważnie sprowadzane z zagranicy. Niezawodnie, gdyby w Polsce powstała placówka tej gałęzi, miałaby ona bardzo rozległe widoki powodzenia, oczywiście pod warunkiem, o ile produkować będzie resory o zaletach niemniejszych od zagranicznych. Ze swej strony mogę tylko nadmienić, że kupiectwo samochodowe poprze wszelki wysiłek w kierunku rozwoju naszego rodzimego przemysłu.

— A jak się ma sprawa z rozwojem automobilizmu w Polsce?

— O tem wspomniałem już na wstępie. Na zakończenie rozmowy pragnę jedynie zaznaczyć, że rola automobilizmu w całokształcie życia gospodarczego Polski jest bardzo poważna i w dalszym ciągu wzmagać się będzie. Spotęgowanie tempa naszego życia gospodarczego otwiera dla kupiectwa samochodowego nowe horyzonty i nowe zadania. Omówienie tych spraw i realizacja postulatów — oto hasło najbliższego Ogólnopolskiego Zjazdu.

(— R. —)

Ogólnopolski Zjazd
Kupców i Przemysłowców Samochodowych
jako etap do wzmożonego rozwoju przemysłu i handlu samochodowego w Polsce

(Wywiad z pierwszym prezesem i organizatorem Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich p. inż. Michałem Bohatyrewem).

Pragnąc zaczerpnąć bliższych informacyj w sprawie Ogólnopolskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Samochodowych w dn. 29 i 30 lipca r. b., zwróciliśmy się do znanego działacza na polu rozwoju naszego automobilizmu, prezesa Komitetu Organizacyjnego, p. inż. Michała Bohatyrewa, równocześnie prezesa Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich, który zechciał łaskawie udzielić nam wiele cennych informacyj.



Inż. Michał Bohatyrew.

— Wzmożone tempo życia gospodarczego w Polsce otwiera dla kupiectwa samochodowego nowe horoskopy i nowe zadania. Dla należytego wypełnienia tych zadań, jest rzeczą konieczną, aby nietylko skoordynować pracę kupca-samochodowca, ale również, aby unormować wszelkie zagadnienia, dotyczące zarówno wewnętrznej strony organizacji, jak i stosunku do innych dziedzin życia gospodarczego. Ta koordynacja sił kupiectwa wymienionej gałęzi jest jednym z podstawowych celów Ogólnopolskiego Zjazdu w Poznaniu.

— Jakie są dalsze wytyczne Zjazdu — wtrącamy.

— Dalszem zadaniem Zjazdu jest zaznajomienie wszystkich kupców branży samochodowej z obecnemi metodami handlu automobilami, sprawa sprzedaży na raty, zagadnienie samochodów używanych, zagadnienie montowni, sprawa produkcji samochodów w Polsce, kwestje taryf i procedury celnej, ujednolicenie metod pracy i sposobów prowadzenia handlu, a także silne zezpolenie organizacyjne wymienionej gałęzi kupiectwa.

— Jak się przedstawia kwestja kredytowa w branży samochodowej — zapytujemy.

— Kwestja kredytowa branży samochodowej w Polsce jest nadzwyczaj niejednolita. Brak nam dotychczas ścisłego systemu kredytowego, oddawna wprowadzonego już w innych krajach Europy, a w szczególności Ameryki. Ogólnopolski Zjazd w Poznaniu sprawę tę również będzie rozpatrywał.

— Jaki jest program sanacji kredytowej handlu samochodowego?

— Ustalenie ścisłego programu jest w toku. Duże znaczenie miałoby utworzenie „Krajowego Banku Samochodowego", którego zadaniem byłoby finansowanie świetnie rozwijającego się, lecz niedostatecznie zaopatrzonego w kapitały naszego rodzimego przemysłu samochodowego.

— Jak stwierdziliśmy u sfer naszych czytelników, Zjazd ten wzbudził żywe wśród nich zainteresowanie. Jaki więc jest udział uczestników Zjazdu?

— Spodziewamy się, że na Zjeździe nie zabraknie żadnego poważniejszego kupca i przemysłowca samochodowego. Doniosłość Zjazdu została powszechnie uznana. Program Zjazdu przedstawia się nader interesująco. Między innemi zostaną wygłoszone następujące referaty:

a) Warunki rozwoju automobilizmu w Polsce i jego wpływ na warunki gospodarcze kraju (p. prezes Mieszczanowski),
b) Zagadnienie samochodów używanych (inż. Tadeusz Sokołowski).
c) Samochód w nowej taryfie celnej (Eug. Wenzel).
d) Zagadnienie sprzedaży na raty (General Motors).
e) Stan handlu samochodowego w Polsce i warunki jego rozwoju (p. Władysław Szczepański).
f) Drogi komunikacyjne na Kresach i celowość ich rozwoju (p. Sobecki).

— Czy w zapowiedzianym Zjeździe występować będą tylko kupcy i przemysłowcy samochodowi?

— W Zjeździe uczestniczyć będą również kupcy, prowadzący akcesorja samochodowe i pneumatyki.

(—x—)

Organizacja handlu samochodami, akcesorjami i pneumatykami

(Wywiad u członka Komitetu Organizacyjnego Zjazdu, p. Szczepańskiego.)

Jednem z głównych zadań Ogólnopolskiego Zjazdu Kupców Branży Samochodowej i Pokrewnych, jest stworzenie organziacji ścisłej, któraby umożliwiała poszczególnym kupcom pracę systematyczną, korzystną dla nich samych, dla przemysłu samochodowego zarówno jak i rosnących liczebnie z dnia na dzień konsumentów. Aby czytelnikom naszym przedstawić stan, w jakim obecnie znajduje się handel samochodami i pneumatykami, pod względem organizacyjnym i rozwojowym, zwróciliśmy się w osobnym wywiadzie do członka Komitetu Organizacyjnego Zjazdu, p. Szczepańskiego, który dał nam następujące informacje.

— Przedewszystkiem czy i jaka panuje w handlu samochodami łączność organizacyjna?

— W handlu samochodami i pokrewn. działami *brak współdziałania*. Przyczyny zaś tego są następujące: Początkowo pomiędzy handlującemi samochodami znajdował się bardzo nikły procent kupców zawodowców. Zazwyczaj prowadzili, a nawet i dziś jeszcze prowadzą go kupcy innych branż, ludzie posiadający potrzebną gotówkę. Handlujący zatem samochodami, to przeważnie ludzie wybitnie przedsiębiorczej natury, jednak o ogólnych pojęciach i wiadomościach branżowych. Do dziś wielu z tych już wyrobiło się i wyszkoliło zawodowo dostatecznie i oni to tworzą zarodek właściwego kupca samochodowego, akcesorjów samochodowych i pneumatyków.

Nikt zatem dziwić się nie może, że nasz handel samochodowy nie jest jeszcze zorganizowany, gdyż ci ludzie bez wyrobienia kupieckiego nie odczuwali potrzeby organizacji ani współdziałania, jakkolwiek wszystkie momenty przemawiały za tem, a atmosfera, otaczająca ten handel, pchała ich w tym kierunku. Do tych momentów zaliczyć należy reglamentację przywozu, wysokie cła, a jednocześnie duże zapotrzebowanie rynku, wywołane modernizacją naszego życia gospodarczego itp.

Na pytanie, czy ten brak poczucia organizacji i dziś jeszcze istnieje wśród handlującymi samochodami, odpowiada p. Szczepański, że obojętność ta ustępuje przekonaniu potrzeby organizacji, ale właśnie przeważnie tylko wśród kupców branżowo wyrobionych. Wyrazem poczucia tej potrzeby było powstawanie lokalnych organizacyj w poszczególnych ośrodkach handlu samochodowego; obecnie zaś zajmuje ich myśl skupienia tych wszystkich organizacyj lokalnych w specjalną organizację centralną na całą Rzeczpospolitą. Jak małą wagę w ostatnich nawet jeszcze czasach przykłada się organizacji handlu samochodami i pokrewnemi gałęziami najlepsz. dowodem jest fakt, że na ca. 700 firm handlowych samochod., akcesoryjnych i pneumatyków, oraz przemysłowych, zorganizowanych we wszystkich lokalnych organizacj. było tylko około 100 i to jedynie w większych miastach, o żywszym ruchu zbytowym.

A co zamierza dokonać pierwszy Zjazd Ogólnopolski Kupców Samochodowych?

Pierwszy Zjazd Ogólnopolski Kupców Samochodowych *w założeniu swem nie tyle zwraca uwagę na samą organizację, ale na uporządkowanie stosunków handlowych* w tej gałęzi handlu i pokrewnych. Inna rzecz, że to da się osiągnąć tylko drogą organizacji.

Stosunki w tym handlu wytworzyły się w wysokim stopniu nieprzyjemne. Jakaś dzika, nieopanowana konkurencja, szczególnie w handlu pneumatykami znalazła tu swoje siedlisko. Niektórzy kupcy sprzedają ze stratą, aby tylko sprzedać, inni premjują szoferów, a nawet niektóre przedstawicielstwa rejonowe konkurują cenami z detalem, któremu dostarczają towaru. Tego rodzaju dziwolągi handlowe obniżają powagę i solidność handlu samochodowego i pokrewnych gałęzi, a stawiają go w ostatnim rzędzie.

Jakie więc ma być właściwe zadanie Zjazdu?

Zadaniem Zjazdu będzie znaleźć odpowiedni sposób załatwienia tych spraw i uzdrowienia tych stosunków, przez usunięcie ich przyczyn.

Jaką drogą — jakim sposobem możnaby to uczynić?

Sposób rozwiązania tych zagadnień zależeć będzie od okoliczności. Może nastąpić kartelizacja przemysłu i handlu, lub też tylko handlu; może być zawarta umowa z koncernami i dostawcami samochodów, gum i akcesorjów.

A jak rozwija się nasz handel samochodowy i jakie ma widoki na przyszłość?

Jeżeli chodzi o sam rozwój handlu automobilowego w Polsce, to jest on na bardzo dobrej drodze. Małe nasycenie naszego rynku mechanicznemi środkami lokomocji, dotychczasowe ograniczenia w przywozie, duża pojemność rynku, wszystko to przemawia na korzyść rozwoju tej gałęzi handlu. Jednakże dużo też zależeć będzie od tego, jaką politykę w stosunku do handlu samochod. i pokr. gałęziami prowadzić będzie nadal Rząd. Sądzić jednak należy, że przy odpowiednich wzmożonych potrzebach życia, oraz przy współpracy samego handlu samochodowego, Rząd zejdzie z dotychczasowej linji polityki ograniczeń.

W których województwach najlepiej rozwija się kupiectwo samochodowe?

Rozwój konsumcji, zatem i handlu samochodami postępuje w parze z rozwojem i stanem zamożności, uprzemysłowienia, rozbudowy dróg i wogóle warunków drogowych. Sumę tych warunków przedstawia u nas część zachodnia Polski, następują województwa południowo-zachodnie, środkowe; im zaś dalej posuwamy się na wschód, tem gorsze znajdujemy tam pod temi względami warunki. To też handel automobilowy najlepiej stoi na Śląsku, Wielkopolsce, Pomorzu; średnio w Małopolsce i województwach centralnych, a najsłabiej na wschodzie i Kresach Wschodnich. Naturalnie, że i tam miasta stanowią pewne wyjątki.

Jakie samochody znajdują największe zastosowanie w Polsce?

Pierwszeństwo mają automobile amerykańskie, Chevrolety i Fordy, następnie francuskie, włoskie, czeskie, austrjackie i angielskie. O mniejszym, lub większym imporcie i konsumcji decydują ceny, dostosowalność do naszych warunków drogowych, a ostatnio i reglamentacja przywozu, zezwalająca na przywóz mniejszego, lub większego kontyngentu, zależnie od wysokości ogólnego obrotu handlowego z danemi krajami.

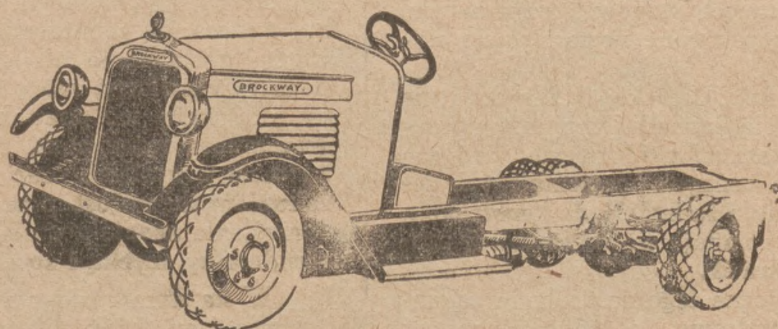
Hamująco na rozwój konsumcji samochodów w Polsce wpływa u nas anormalnie drogi transport i wysokie cło, które podrażają prawie w dwójnasób fabryczne ceny samochodów. Tak np. Ford, którego fabryczna cena wynosi 450 dol., po przywozie do nas i ocleniu, kalkuluje się na 900 dol.

P. W.

Wielka nowoczesna fabryka amerykańska

BROCKWAY

wyrabia jedynie



7724

podwozia ciężarowe i specjalne autobusowe,

osiągając zato w tej dziedzinie szczyty doskonałości

Skala produkcji obejmuje blisko 70 rozmaitych typów, doskonale przystosowanych do zadań, stawianych przez poszczególne gałęzie przemysłu i przedsiębiorstwa komunikacyjne

Generalne Przedst.: „HUDSEXWAY", Gdańsk, Reitergasse 12-15

ZASTĘPSTWA REJONOWE:

WARSZAWA — **„Motor Traders"** Ogród Saski przy Pl. Żel. Bramy.
ŁÓDŹ — **„Sair"**, Narutowicza 32.
POZNAŃ — **Szafarkiewicz i Mencel**, Wały Wazów 22.
LWÓW — **„Brockway"**, Batorego 34, tel. 8-09.
GDAŃSK — **Otto Albert**, Langemarkt 33-34.
WILNO — **„Sair"**, Mickiewicza 23.
BIAŁYSTOK, **„Brosexauto"**, Sienkiewicza 12.
KIELCE — Karczowska 9.
RADOM — **Inż. Ettinger i Czerwiński**, Żeromskiego 41.
WŁOCŁAWEK — **Komisessex**, 3 Maja 38.
PŁOCK — **Halladin, Górski i S-ka**, Kościuszki 4a.
LUBLIN — **A. Gołębiewski i K. Rogatko**, Hotel Europejski.

Nowy typ polskiego samochodu

Mamy już kilka różnych typów samochodów, lecz z pewnych względów na specjalną uwagę zasługuje nowa konstrukcja inż. Władysława Urajskiego, gdyż samochód ten został stworzony myślą rozpoczęcia nowego sposobu wytwórczości. Zaczęło się od tego, że „Przegląd Motocyklowy i Samochodowy" rzucił myśl stworzenia czysto polskiej konstrukcji, którą by można wykorzystać w kraju na zasadach współpracy szeregu fabryk, któreby wyrabiały poszczególne części składowe, korzystając z już istniejących urządzeń i maszyn bez tworzenia nowego i kosztownego przedsiębiorstwa. Myśl to znalazła wykonawców i wspólnym wysiłkiem inż. Urajskiego, jako konstruktora oraz pp. inż. Paszewskiego i dyr. Cholewińskiego po rocznej pracy powstała maszyna, którą wykonano tak, żeby jej produkcja masowa była możliwa krajowemi maszynami z krajowych surowców. Wielkie zasługi przy opracowaniu technicznem położyła fabryka Babitt w Warszawie, gdyż wszystkie odlewy oraz montaż ostateczny zostały przez nią wykonane, przyczem przepróbowano szereg nowych stopów aluminjowych, które dały zupełnie nieoczekiwane wyniki co do wytrzymałości i dobroci.

Obecnie samochód inż. Urajskiego znajduje się w próbnej podróży. Jak się dowiadujemy, mimo przebycia znacznej przestrzeni po najgorszych drogach maszyna ta nie wykazała żadnych poważniejszych defektów, tak że można śmiało twierdzić, że konstrukcja jest więcej niż udaną i że nadaje się do masowej produkcji bez żadnych poprawek.

Dane charakterystyczne tego samochodu są następujące: Motor 2 cylindrowy, chłodzony powietrzem, pojemność cylindrów ca 700 cm. kub., moc maksymalna ca 16 K. M., podwozie ze specjalnym tylnym mostkiem o centralnem zawieszeniu, wykonane z najlepszych materjałów, karoserja półsportowa, lub kombinowana limuzyna z sypialnemi miejscami. Dzięki lekkości i celowej konstrukcji samochód ten rozwija łatwo szybkość 75 km. na godz. i ma bardzo dużą szybkość średnią, gdyż dobra akselizacja i niezależne resorowanie pozwalają na b. szybką jazdę nawet po najgorszych drogach.

Jak już nadmienialiśmy, nowy samochód ma być wyrabiany na zasadach współpracy, do której zgłosił się cały szereg najpoważniejszych wytwórni krajowych. Trudno rozumie się dziś wiedzieć, które z nich ostatecznie pracę tę podejmą, lecz można twierdzić, że myśl sama jest dobra i, że do jej urzeczywistnienia nie zabraknie chętnych osób.

Największe prawdopodobnie trudności napotkają przyszli wytwórcy przy organizacji głównego przedsiębiorstwa, któreby administrowało całością. Z jednej strony najprostszym systemem byłoby zamawianie przez taką montownię wszystkich części składowych i zestawianie ich oraz sprzedaż, lecz znaczny podatek obrotowy, który w takim wypadku obciążał by produkcję, nie pozwoliłby na konkurowanie z zagranicznemi maszynami, z drugiej strony znów wykonywanie wszystkich prac jako zleconych, z surowców zakupionych wprost przez montownię, wymagałoby obmyślenia specjalnego systemu kontroli, który znów utrudniałby szybką i sprężystą produkcję.

W każdym razie należy życzyć konstruktorom, ażeby oni mieli jak największe powodzenie w przyszłej pracy.

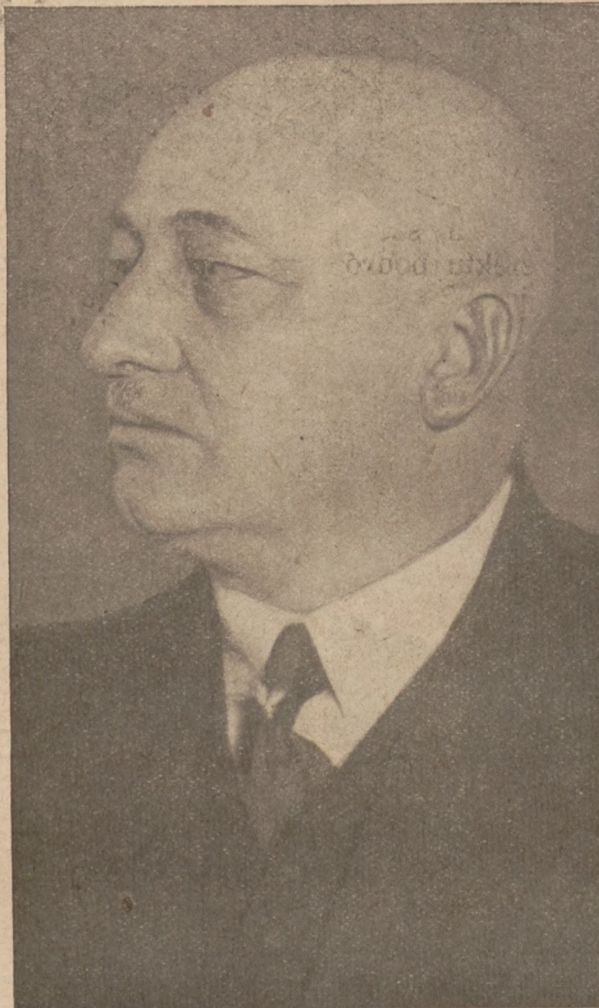

THE CHALLENGER

35 lat pracy
dla rozwoju polskiego handlu automobilami

Gdy w murach Poznania gościć będą przedstawiciele polskiego handlu automobilowego, gdy złączeni w zbiorowej akcji szukania wytycznych dla dalszego rozwoju i rozbudowy zastępowanej przez siebie dziedziny gospodarczej zasiądą do stołu obrad, godzi się śladem utartego zwyczaju i tradycji wspomnieć, oraz uczcić tych, którzy kładli fundament i niestrudzoną pracą wykuwali podwaliny dla tej branży, torując drogę dla potomności. Śladem więc tego zwyczaju i z okazji odbywającego się Zjazdu, uważamy za słuszne i wskazane poświęcić kilka uwag pionierowi handlu automobilowego w Wielkopolsce, oraz wogóle na ziemiach zachodnich województw.

Mamy tu na myśli powszechnie znanego i poważanego kupca i przemysłowca tej dziedziny, *p. dyr. Stanisława Brzeskiego w Poznaniu,* który jak gdyby przewidując przed 35 laty, że w zaczątkach będący ówcześnie automobilizm dozna niepomiernie szybkiego rozmachu i wywrze potężny wpływ na życie gospodarcze, z zaparciem się siebie i nie zrażony żadnemi turdnościami, jako jeden z pierwszych w Wielkopolsce Polaków, oddał się z całem poświęceniem pracy około propagowania nowoczesnego mechanicznego środka lokomocji.

A nie była to praca łatwa, bo jak każdy wynalazek doniosłego znaczenia i automobilizm przechodził swe lata niemowlęce i na ten wynalazek swiat konserwatywny spoglądał z niedowierzaniem, a władze bezpieczeństwa publicznego utrudniały praktyczne zastosowanie, w szczególności dawało się to we znaki w dzielnicach b. zaboru, gdzie każdy odruch postępu na niwie gospodarczej ujawniany przez Polaków, hamowano w samym zarodku.



Dyr. Stanisław Brzeski

Pionier nasz automobilizmu wielkopolskiego, dyr. Stanisław Brzeski umiał jednakże przezwyciężyć wszelkie przeciwności, żelazną energją zmierzał do raz wytkniętego celu i stworzył na polu tem poważną placówkę przemysłowo-handlową. I dziś wystawione na P. W. K. w hali środków przewozowych przez firmę „Brzeskiauto" karoserje jak Cabriolet 6-osobowy, Cabriolet 4-osobowy, oraz kryta 6-osobowa kombinowana karoserja dla lekarzy, nadająca się do przewożenia chorych, jest chlubą polskiego przemysłu i tych inicjatorów, którzy nie szczędzą zabiegów, by w dziedzinie niezmiernie doniosłego znaczenia wykuwać drogę ku samowystarczalności. Propagowana przez założyciela firmy „Brzeskiauto" i jej długoletniego dyr. St. Brzeskiego ze wszech miar dążność ku samowystarczalności kraju, była podłożem do założenia własnej fabryki karoseryj, a wyzyskany na polu tem poziom produkcji, to zasługa jej twórcy i czyn wielce patrjotyczny, zasługujący na pełne uznanie.

Lecz i w zakresie handlu automobilami w Polsce zajmuje firma „Brzeskiauto" przodujące dziś miejsce. Dla poparcia twierdzenia tego wystarcza wspomnieć ostatnio na własnej posesji zbudowaną wystawę, obejmującą przeszło 100 samochodów, wystawionych na sprzedaż i gotowych do wyjazdu.

Z okazji dzisiejszego Zjazdu wyrażamy więc z tego miejsca za zasługi, położone około rozwoju automobilizmu polskiego p. dyr. St. Brzeskiemu wyrazy pełnego uznania w przekonaniu, że pierwowzór jego znajdzie w gronie uczestników Zjazdu godnych naśladowców dla wzmożenia tężyzny gospodarczej kraju.

Jedź i podziwiaj wielkie dzieło zbiorowe narodu polskiego — PWK. w Poznaniu, bo nie wiadomo, czy doczekasz następnej Wystawy, która nieprędko stworzoną być może.

Warunki produkcji krajowego samochodu

Rozwój automobilizmu w Polsce. — Montownie, fabryki karoseryj. — Rynek wewnętrzny, surowce, obrabiarki, technicy. — Wspólny wysiłek przy konstrukcji krajowego samochodu.

Podkreślaliśmy już poprzednio znaczenie rozwiązania problemu komunikacyjnego dla państwa, nie będziemy więc teraz o tem długo mówili. Wystarczy przypomnieć, że wszystkie kraje w Europie dążą do możliwie największego rozwoju swych dróg i kolei żelaznych, gdyż polepszenie transportu wpływa bardzo dodatnio na rozwój całego przemysłu i na polepszenie sytuacji ekonomicznej w kraju.

U nas w Polsce problem komunikacyjny jest jeszcze daleki od rozwiązania. Mimo dużych wysiłków i wielkiego postępu, kolej nasza nie może jeszcze należycie obsłużyć przemysłu i rolnictwa, a drogi bite są w stanie wprost opłakanym. Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa produkcji samochodów, które stały się dziś koniecznym środkiem przewozowym dla komunikacji towarowo-pasażerskiej.

Naprawą i budową dróg powinno zająć się państwo, lecz wyrobu samochodów musi podjąć się kapitał prywatny, inaczej bowiem nigdy nie potrafimy rozwiązać tego problemu.

Rodzący się obecnie przemysł samochodowy walczy z szeregiem trudności, które dałyby się łatwiej przezwyciężyć, gdyby się nie opóźniono z rozpoczęciem pracy.

W roku 1924 mieliśmy w Polsce trochę samochodów wojskowych i rządowych, a import maszyn prywatnych stawiał dopiero pierwsze kroki. Gdyby wtedy grupa energicznych ludzi podjęła pracę, moglibyśmy dziś już opanować cały rynek, a może nawet pracować na eksport. Jednak nikt nie wierzył w tak szybki rozwój automobilizmu, nikt nie chciał ryzykować, a jako skutek widzimy, że w tym czasie wysłaliśmy zagranicę przeszło 350 000 000 zł za ca. 30 000 sprowadzonych samochodów. Rezultat bardzo bolesny, a tem bardziej smutny, że w międzyczasie póki myśmy spali, zagraniczny przemysł zdołał na dobre rozlokować się zapomocą swoich montowni i przedstawicielstw w Polsce.

Możeby się dało tę opieszałość wytłomaczyć koniecznością naturalnej wymiany? Nie, stanowczo nie. Można bowiem z czystem sumieniem sprowadzać pewne fabrykaty, w zamian których my sami coś potrafimy eksportować, lecz stanowczo nie wolno importować przedmiotów powszechnego użytku, a takowym stał się w ostatnich czasach samochód.

A więc co będzie? Czy możemy nadal tolerować import samochodowy? Zasadniczo nie, lecz na takowy jesteśmy skazani do czasu dostatecznego rozwoju naszego rodzimego przemysłu.

Przed omówieniem środków i możliwości rozwoju polskiego przemysłu samochodowego powinniśmy zastanowić się jeszcze nad kwestją t. zw. montowni. Nasza taryfa celna jest tak skonstruowana, że ułatwia sprowadzanie podwozi samochodowych, oraz ich części składowych, utrudnia natomiast import gotowych maszyn. Dzięki temu rozwinął się u nas bardzo dobrze przemysł karoseryjny, który zaczyna zupełnie sprawnie funkcjonować i daje wyroby w niczem nie ustępujące zagranicznym, tak samo też powstały montownie, zestawiające u nas w kraju zagraniczne samochody.

W swoim czasie prasa wszczęła dyskusję o montowniach twierdząc, że te ostatnie nie są zjawiskiem pożądanem, gdyż stanowią, dzięki pewnym ułatwieniom celnym konkurencję dla wyrobów krajowych. Poglądy te podzielała nawet prasa fachowa, mimo, że dziś o jakiejś konkurencji z maszynami polskiego wyrobu nie może nawet być mowy, gdyż te ostatnie, z wyjątkiem ciężarowych samochodów Ursusa praktycznie nie istnieją na rynku.

Naszem zdaniem lepszą jest montownia, niż import gotowych maszyn, a znowuż fabryka karoseryj, która częściowo wykańcza zagraniczne maszyny, przewyższa montownię i stanowi dalszy krok do realizacji krajowego przemysłu.

Wracając teraz do prawdziwej fabrykacji całkowicie krajowych samochodów, musimy zastanowić się nad przyczynami, które tak znacznie zahamowały jej rozwój.

Jedną z nich już wymieniliśmy; był to brak przewidywania, który nie pozwolił nam we właściwej chwili zająć się tą produkcją. Prawdopodobnie niemałą rolę przy tem odegrał brak zaufania do własnych zdolności, brak odpowiednich obrabiarek i ciasnota gotówkowa — nasza stała choroba.

Dlaczego dzisiaj nie zajmiemy się tą pracą energicznie i nie nadrobimy straconego czasu?

Otóż właśnie ze zdziwieniem musimy stwierdzić, że nic nie stoi na przeszkodzie krajowej produkcji samochodów, a jednak bardzo mało robimy dla jej rozwoju. Zdanie to może wydać się zupełnie paradoksalnem, lecz możemy go poprzeć poważnemi dowodami. Dla powstania jakiegoś przemysłu konieczne są następujące warunki: Pewna pojemność rynku, posiadanie koniecznych surowców, posiadanie potrzebnych obrabiarek, sztab ludzi fachowo wyszkolonych i wreszcie jeden przynajmniej człowiek, umiejący konsekwentnie pracować i przezwyciężać różne trudności Rozpatrzymy oddzielnie wszystkie te warunki.

Pojemność naszego rynku nie jest zbyt wielką w porównaniu np. z Ameryką, lecz jesteśmy zato bardzo dalecy od nasycenia, a więc przy zupełnym braku konkurencji krajowej, każda powstająca polska fabryka może liczyć na długą i wciąż wzrastającą produkcję.

Surowce mamy w kraju. Dzięki wytężonej pracy laboratorjum Politechniki Warszawskiej, laboratorjum państwowej wytwórni samochodów, Instytutu Badań Inżynierji i laboratorjum fabryki Skody mamy szczegółowo przeprowadzone badania, dotyczące wyrobów naszych hut i stalowni i możemy twierdzić, że mimo małego wewnętrznego zapotrzebowania, nasze surowce stoją gatunkowo na należytej wysokości, dozwalającej nawet na ich eksport.

Obrabiarki posiadamy, a niektóre brakujące możemy łatwo sprowadzić, tem bardziej, że będzie to import inwestycyjny a nie szkodliwe zabijanie krajowego przemysłu.

Sztab ludzi fachowych istnieje też. Wystarczy tylko wymienić nazwiska takich specjalistów jak inż. Tański, inż. Mrajski, oraz innych konstruktorów, którzy, nie mogąc wykorzystać swoich zdolności w kraju, zmuszeni są pracować w fabrykach zagranicznych. Mamy też odpowiednie zastępy techników i kwalifikowanych robotników, a ostatecznie przy pewnych dobrych chęciach możemy zawsze ściągnąć naszych rodaków z fabryk zagranicznych. Opowiadają, że przed rozpoczęciem budowy „Stetyków" (po spaleniu

Antoni Tatarski

HANDEL SAMOCHODAMI i PRZYBORAMI

Zastępstwo samochodów
„GENERAL MOTOR CO“

Samochody luksusowe PONTIAC-OAKLAND

Osobowe i ciężarowe „CHEVROLET“ - Autobusy

WIELKI WYBÓR SAMOCHODÓW UŻYWANYCH
PO CENACH WYJĄTKOWO NISKICH! 7684

DOGODNE WARUNKI SPŁATY!

TELEFON NR. 33-77 **POZNAŃ** **WAŁY JANA III. 13**

SAMOCHODY

osobowe
ciężarowe



chlubnie znanego fabrykatu

7216

CHAIGNEAU-BRASIER

nadzwyczaj sprawne i rentowne w eksploatowaniu o solidnej i masywnej konstrukcji oraz precyzyjnem wykończeniu we wszystkich szczegółach, bardzo przystępne w cenie i na korzystnych warunkach oraz przybory samochodowe — części zamienne — oświetlenie — armatury — pneumatyki — zakład wulkanizacyjny opon i węży samochodowych

poleca

FEBAUTO **Franciszek Beszterda**
Poznań, Dąbrowskiego 2. Tel. 7066

Reprezentacja CHAIGNEAUBRASIER na Poznańskie i Pomorze

SAMOCHODY

osobowe i ciężarowe

marki

„FORD“

podwozia osobowe i ciężarowe na reklamówki i do przewozu towarów poleca

Józef Zagórski

POZNAŃ, Ogrodowa 17

Telefon 33-84 i 33-85

Przedstawiciel Ford Motor Company A/S.

7681

się warsztatów produkcję przerwano obecnie na czas nieokreślony), do właściciela przyszłej fabryki zgłaszali się Polacy specjaliści z całego świata z prośbą o ściągnięcie ich do kraju, gdzie oni nie mogą znaleźć zatrudnienia w swojej specjalności.

Przejdźmy wreszcie do ostatniego naszego warunku. Mówiliśmy, że dla powstania jakiegoś przemysłu potrzebny jest przynajmniej jeden świadomy swoich celów, energiczny i konsekwentnie pracujący człowiek. Widocznie właśnie jego nam brak.

Ponieważ na obcą pomoc nie możemy tutaj liczyć, trzeba przypuszczać, że do tej pracy będzie musiał zabrać się ktoś z poza branży automobilowej, jeżeli ona nie znajdzie odpowiedniej osoby. A może i pośród naszych przemysłowców samochodowych są tacy ludzie, lecz niesprzyjające warunki nie pozwoliły im jeszcze zająć się należycie naszym przemysłem?

Może obecny Zjazd będzie mógł dopomóc im przez stworzenie właściwej organizacji, któraby zapoczątkowała energiczniejszą pracę na polu budowy krajowych samochodów?

Należy przypomnieć sobie myśl współpracy przy tworzeniu krajowej maszyny i postarać się dopomóc jej inicjatorem w zrealizowaniu ich dążeń.

L. Kozłowski.

Polska wytwórczość samochodowa

Rozwój techniki samochodowej w Polsce. — Wpływ stanu dróg w Polsce na rozwój automobilizmu. — Fabrykacja samochodów w Polsce. — Przemysł samochodowy na P. W. K.

Dobre komunikacje są decydującym warunkiem ożywienia ruchu przemysłowego i handlowego.

Rozwój techniki automobilowej nawet w dzisiejszych czasach triumfu nauki jest zjawiskiem uderzającem i wprawiającem w zdumienie. Rok rocznie wielkie fabryki samochodowe rzucają na rynek coraz bardziej udoskonalone i coraz tańsze modele aut, dając możność korzystania z ich usług coraz większej ilości ludzi. Żywym przykładem tego, do jakiego stopnia szerokie masy mogą dziś posługiwać się autami, jest Ameryka, gdzie na pięciu mieszkańców przypada jeden samochód.

Również i w Polsce stwierdza się coraz większy rozwój ruchu samochodowego, co jest najlepszym dowodem, że zbliżamy się w tej dziedzinie do stosunków, panujących na zachodzie.

W okresie inflacji siła nabywcza ludności była niezmiernie osłabiona, a ilość samochodów w latach ogólnej stagnacji handlowo-przemysłowej wzrastała bardzo powoli. Intensywniejszy wzrost liczby samochodów w Polsce datuje się dopiero od roku 1927, jak o tem możemy się przekonać z załączonej tablicy.

Obecnie mamy w Polsce 21 810 samochodów prywatnych, czyli przeciętnie 1 wóz na 1 175 mieszkańców. Stosunek ten w poszczególnych województwach przedstawia się różnie. W Warszawie przypada 192 osób na 1 samochodów; na Śląsku — 422 osób; w Poznańskiem 483 osób; na Pomorzu — 505 osób. Są to liczby dużo korzystniejsze od przeciętnej dla całego kraju, co tłumaczy się zamożnością i uprzemysłowieniem wymienionych okręgów. Gorzej przedstawia się sprawa w województwach kresowych. Województwo nowogrodzkie liczy 6 855 osób na 1 samochód; wołyńskie — 7 328 osób; Polesie — 9 670 osób; województwo tarnnopolskie zaś 11 955 osób. Stosunek ten jednak przedstawia się najlepiej na terenie Wolnego Miasta Gdańska, gdzie 1 samochód przypada na 90 osób. Oczywiście do poziomu Stanów Zjednoczonych jeszcze daleko, gdyż tam 1 samochód przypada na 5,1 osób.

*

Na stan automobilizmu w Polsce wpływa ujemnie słabe uprzemysłowienie kraju, oraz zły stan dróg. Sprawa rozbudowy dróg jest kwestją dłuższego czasu.

Gospodarka drogowa należy we wszystkich państwach do naczelnych zagadnień ekonomicznych; i u nas — dzięki warunkom specjalnym, w jakich znalazła się Polska wskrzeszona — problem drogowy bardziej jest palący, niż w innych krajach i rozwiązanie jego winno nastąpić możliwie szybko.

Polska traci ogromnie dużo z powodu powszechnie znanego złego i ubogiego stanu dróg. Zły stan dróg zmusza do użycia przy przewozie znacznie większej siły pociągowej, niż gdyby stan dróg był dobry.

Poza tem obserwujemy zjawisko znacznie wcześniejszego zużywania się opon samochodowych, aniżeli w innych krajach Europy. Zagadnieniu temu poświęca się mało uwagi pomimo, że sprawa ta jest bardzo ważną, bo w ten sposób wypływa z Polski zbędny kapitał, co obniża aktywność polskiego bilansu handlowego. Już czas, żeby i u nas sprawę tę nareszcie ujęto w sposób najrealniejszy i racjonalna budowa szos stała się sprawą ogólną.

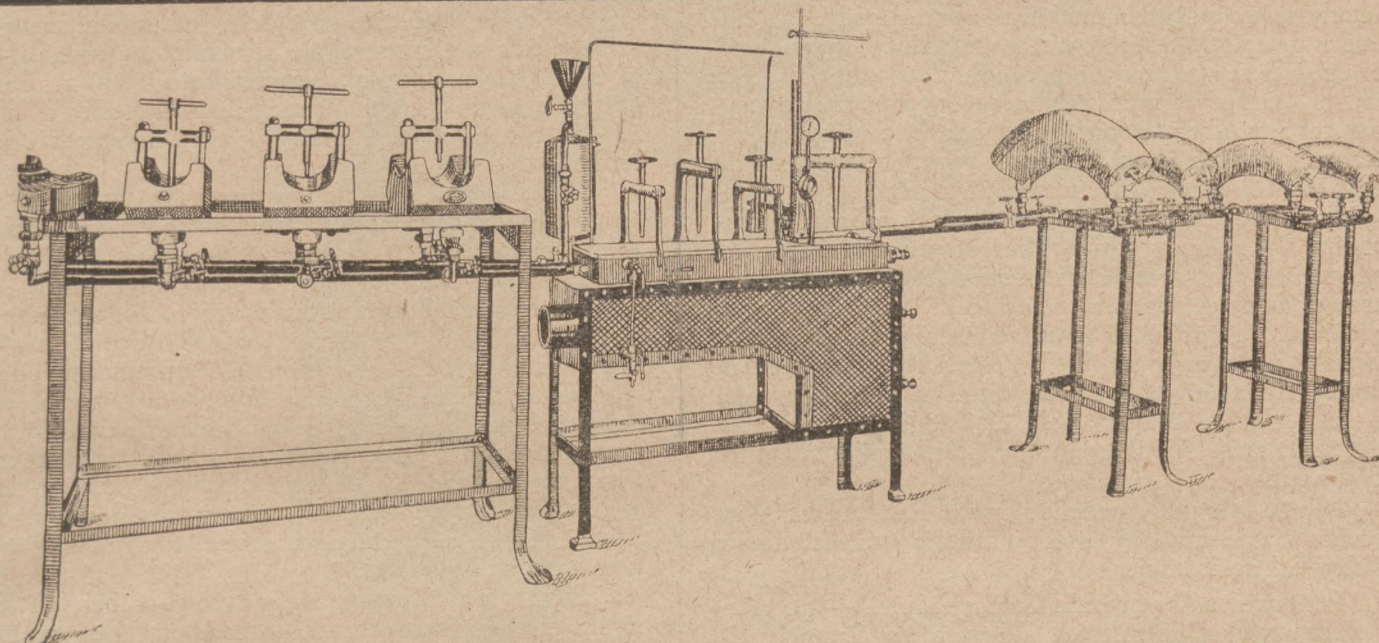
*

Analizując sprawę rozwoju ruchu samochodowego w Polsce, zaznaczyć należy, że od roku 1924 do chwili obecnej sprowadziliśmy z zagranicy samochodów prawie za 500 miljonów złotych. Jest to wielki podatek, jaki Polska zapłaciła i w dalszym ciągu płaci krajom uprzemysłowionym, bowiem czem innem jest import urządzeń i kapitałów inwestycyjnych, które służą do uruchomienia wytwórczości krajowej, a czem innem import przedmiotów powszechnego użytku, czyli t. zw. import konsumcyjny.

Jakkolwiek nasz rodzimy przemysł jest dopiero w zaczątkach, jednak dotychczasowe prace i wysiłki zarówno konstruktorów jak i fabryk produkujących przedstawiają już za sobą bogaty materjał, któremu poświęcono specjalny pawilon na Powszechnej Wystawie Krajowej. Właściwie dwie tylko fabryki wyrabiają cały samochód wraz z silnikiem w kraju, z krajowego materjału, zatrudniając polskich robotników i wyłącznie polski element techniczny. Są to fabryki: „Ursus" i „C. W. S."

W fabryce samochodów „Ursus" przyszły na świat pierwsze polskie samochody ciężarowe i pierwsze autobusy, wykonane w kraju w 99 proc. z surowców i materjałów krajowych. Fabryka ta wytwarza narazie dwa typy podwozi, typ „A", przeznaczony na auta półciężarowe i mniejsze autobusy, oraz podwozie typu „A. W.", specjalnie budowane dla dużych autobusów. Podwozie „A. W." urządzone jest według ostatnich słów techniki podwozia autobusowego — resory odrazu na gumowych amortyzatorach, hamulce pneumatyczne systemu Westinghouse, działające na cztery koła.

Jeżeli chodzi o blok silnikowy, to zarówno typ „A" jak i typ „A. W." wyposażony jest w ten sam silnik, o mocy 35 KM. przy 2 000 obr. min. Blok cy-



lindrowy żeliwny odlany jest w jednej sztuce razem z przewodami blokowemi i wylotowemi i osadzony na karterze aluminjowym, który składa się z dwóch części. Zawory tak wlotowe, jak i wylotowe są jednakowych wymiarów i umieszczone w jednym rzędzie z boku, wał zaś rozrządczy znajduje się w karterze. Silnik tworzy blok jednolity z sprzęgłem i skrzynką przekładni. Skrzynka biegów — daje cztery biegi naprzód i jeden w tył. Na bloku silnikowym znajdują się trzy pedały — dla sprzęgła, hamulca, gazu i dźwignie do zmiany biegów i hamulca.

Najważniejsze zalety wozów „Ursus", to — dostosowanie do polskich dróg (mocna rama, odpowiednie resory i koła), ekonomiczność użycia benzyny i smarów, a co najważniejsze, to kolosalna łatwość w dostaniu części zamiennych i ewentualnych remontów. Wozy te obliczone są na 2 i pół do 3 ton i przy tem obciążeniu rozwijają zupełnie łatwo szybkość 60 km. pokonywując przytem możliwe przeszkody. Jeżeli chodzi o wytrzymałość wozów, to należy wspomnieć, że przy porównawczych próbach dla odbioru przez wojsko „Ursusy" wykazały większą precyzję w wykonaniu i większą trwałość, niż podobne wozy zagraniczne, a cena ich jest konkurencyjna w stosunku do ceny równej klasy wozów europejskich.

Na razie wyrabiane są następujące rodzaje samochodów — autobusy duże, skarosowane na 23 osoby (luksusowe), autobusy mniejsze na 18 osób, wozy ciężarowe, wozy strażackie, polewaczki, oraz inne wozy specjalne. Nadmienić również należy, że autobusy „Ursus" utrzymują na P. W .K. stałą komunikację między terenami „A" a „E". Stoisko fabryki mieści się na P. W. K. między halą ciężkiego przemysłu, a halą metalową. Produkcja na rok bieżący przewiduje 1 500 wozów.

Druga fabryka samochodów, to Państwowa Wytwórnia Samochodowa, której stoisko mieści się w Wieży Górnośląskiej.

Państwowa Wytwórnia Samochodowa — powstała z dawnych Centralnych Warsztatów Samochodowych, które w okresie wojennym i powojennym zajęte były reperacją i produkcją części zamiennych dla samochodów wojskowych. Przemysł był więc przystosowany do różnorodnych typów światowych. Stan taki trwał do roku 1927 i wówczas dopiero postanowiono obok zadań dla M. Wojsk wziąć się do opracowania własnych typów samochodów i silników. Pierwszy samochód konstrukcji inż. Tańskiego ukazuje się już w roku 1927, biorąc udział w rajdzie automobilowym. Pierwszy ten samochód typu „S. W. S." okazał się doskonałym na warunki terenowe Polski (szczególnie kresów wschodnich), a także kosztów utrzymania i warunki klimatyczne.

W roku 1928 „C. W. S." wchodzą w skład państwowych zakładów inżynierji, a więc instytucji o całkowitej samowystarczalności, w której rząd partycypuje tylko w zyskach. Naskutek tej reorganizacji opracowane zostały nowe modele, które możemy oglądać na stoisku.

Najciekawszą częścią podwozia „C. W. S." jest silnik projektu inż. Tańskiego, którego zaletami jest nadzwyczajnie staranne zawieszenie, dostępność i prostota organów (tylko trzy koła zębate wprowadzają w ruch rozrząd, pompę oliwną, pompę wodną, magneto, prądnicę, wentylator i regulator) ujednostajnienie organów, tak, że cały samochód rozebrać można kluczem o dwóch rozwartościach, a wszystkie łożyska podwozia są czterech tylko rozmiarów. Poza tem w stosunku do konstrukcyj zagranicznych, wymiary szeregu organów są znacznie mocniejsze przy ogólnym ciężarze jednakowym.

Cechy charakterystyczne samochodu: Silnik 4 cylindrowy 90 × 120 mocy 52 KM. przy 2 500 obr. min. Rozrząd górny. Wał korbowy na 3 panewkach ślizgowych. Sprzęgło jednokrążkowe suche z możliwością regulacji. Skrzynia 4-ro przekładniowa. Podwozie zrobione jest z prasowanych podłużnic i poprzeczek blachy stalowej. Ciężar 1 150 kg. Najmniejsza wysokość nad ziemią 24 cm.

Jak z opisu powyższego widzimy, konstrukcja „C. W. S." jest zupełnie oryginalna, nieoparta na żadnych wzorach zagranicznych, a przytem kolosalne uproszczona, co niewątpliwie przyczyni się do znacznego obniżenia kosztów produkcji przy masowej fabrykacji samochodów.

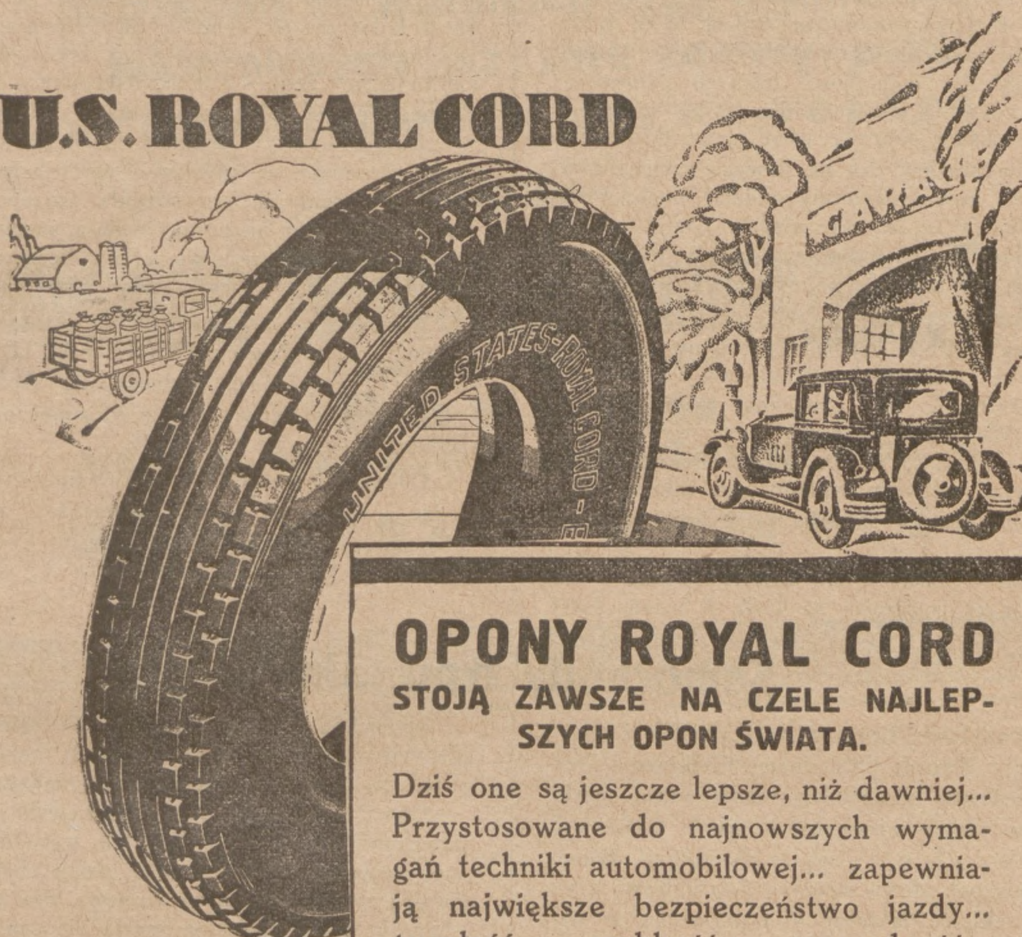
Produkcja C. W. S. jest na razie skromna i przewiduje na rok bieżący około 300 podwozi, jednak zaznaczyć należy, że równolegle z tem zakończone zostaną prace nad konstrukcją samochodów lekkich, które ukażą się na rynku w cenie około 9 000 zł. Samochody obecnie produkowane kalkulują się w cenie 26—30 tys. zł, a więc odpowiadają Buickom i Chryslerom.

Obecnie produkowane są typy „C. W. S." — ciężarowe, półciężarowe osobowe, sportowe, oraz dla celów specjalnych. Maksymalna szybkość „C. W. S." przy pełnem obciążeniu jest 105 km. na godzinę.

Poza samochodami, Państwowa Wytwórnia Samochodowa wyrabia silniki dwucylindrowe, również konstrukcji inż. Tańskiego. Przed przyjęciem silnika tego dla wojskowości, pierwszy jego typ został poddany niebywale ciężkiej próbie działania pod normalnem obciążeniem przy surowej kontroli bez zatrzymywania się w ciągu 1 000 gozin. Próbę tę przebył silnik bez najmniejszych usterek, a po rozebraniu go stwierdzono, że jest w doskonałym stanie, gotów do dalszego działania.

Silnik ten odróżnia się od równorzędnych konstrukcyj zagranicznych wielką prostotą budowy, małą ilością organów i bardzo daleko posuniętem ujednostajnieniem części.

Fabryka samochodów „Stetysz" wystawiła zaledwie jeden samochód, który brał udział w rajdzie do Monte Carlo, bowiem fabryka ta uległa spaleniu przed niedawnym czasem. Jeżeli chodzi o fabrykę samochodów „As", to należy stwierdzić, że fabryka ta nie wyrabia własnych silników, które sprowadza z Francji, wszelkie zaś inne części składowe samochodu są wyrobu krajowego. Podwozia AS'a są dwojakiego typu S. 1. 6 × 17 KM. i podwozie typu S. 2. 10 × 24 KM. (gr.)



OPONY ROYAL CORD

STOJĄ ZAWSZE NA CZELE NAJLEPSZYCH OPON ŚWIATA.

Dziś one są jeszcze lepsze, niż dawniej... Przystosowane do najnowszych wymagań techniki automobilowej... zapewniają największe bezpieczeństwo jazdy... trwałość... — szybkość... — oszczędność... 7732

United States Rubber Company



Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk:

„OPONA" Sp. z o. o.

Warszawa, Mazowiecka 14.
Telefon 135-84.

NAD U.S. ROYAL CORD

NIEMA DZIŚ LEPSZEJ OPONY

Z rozwoju placówek przemysłu samochodowego

Auto „Praga"

Samochody czeskiej produkcji Auto „Praga" szybkie, ekonomiczne, wygodne, eleganckie i trwałe, oddawna już na rynku polskim zdobyły prawo obywatelstwa i są u nas bodaj najbardziej rozpowszechnionym typem. Dla intensywniejszego jeszcze eksploatowania rynku z jednej strony, z drugiej natomiast dla dogodności licznych odbiorców, fabryka „Praga" zakupiła z początkiem roku bieżącego jak o tem już donosiliśmy, fabrykę maszyn w Oświęcimiu którą systematycznie przekształca na fabrykę samochodów. Narazie uruchomiony jest kompletnie oddział budowy karoseryj oraz fabrykacja części zapasowych. Dział ostatni stanowi wielkie udogodnienia dla wszystkich właścicieli samochodów „Praga" w zakresie pokrywania ich zapotrzebowań.

Fabryka „Praga" buduje samochody osobowe 4-ro cylindrowe 5/18 K. M., dalej 6-cio cylindrowe 8/25 K. M. i 8-io cylindrowe 17/60 K. M. Szybkość tychże maszyn od 70—120 klm. Wspomnieć tu należy nowo wypuszczone modele „Praga" 6 cyl. 8/30 H. P., które odznaczają się piękną karoserją oraz solidnem wykonaniem całości. Maszyna ta wyposażona jest we wszystkie techniczne ulepszenia nowoczesne.

Prócz samochodów osobowych, buduje „Praga" jak wiadomo również wozy ciężarowe na 11/2, 3 5 ton, dalej autobusy od 12 do 50 osób, również samochody - cysterny, pompy strażackie i wozy do polewania ulic.

Samochody „Praga" wyposażone są w nożne hamulce na 4 koła, ręczny hamulec na transmisję, centralne smarowanie podwozia, automatyczną kontrolę smarowania oraz hydrauliczne Sevo - hamulce olejowe. Wymienione urządzenia, będące ostatnim wyrazem zdobyczy technicznych w zakresie budowy hamulcy i ich zastosowania w środkach lokomocyj, są głównemi czynnikami łatwego i pewnego sterowania i prowadzenia wozów „Praga", które i w najszybszym biegu zapewniają szoferowi i podróżnym maksymum bezpieczeństwa. Poza licznemi innemi, jest to jedną z najgłówniejszych zalet samochodów „Praga".

Długoletnim przedstawicielem fabryki na Poznańskie i Pomorze jest firma „PRAGA" AUTOMOBILE W POZNANIU, przy placu Wolności 11, której składnica zaopatrzoną jest stale w przeszło 30 samochodów w najróżniejszem wykonaniu i o różnej sile.

Oddział sprzedaży w Poznaniu, której polecamy uwadze i poparciu, służy interesentom bez jakichkolwiek zobowiązań wszelkiemi informacjami i oddaje samochody „Praga" na dogodnych warunkach.

—p—

Samochody typu „Unic"

Garaż Międzynarodowy firma SIEJKOWSKI i SKA w POZNANIU, przy Wałach Kazimierza Wielkiego i Bramie Dębińskiej dostarcza samochody renomowanej marki „Unic", które dla swych niezwykłych zalet zdobywają szybko coraz liczniejszych w Polsce zwolenników. Samochód „Unic" jest niskoobrotową maszyną 6-cylindrową typu francuskiego i o takimże motorze a wyposażoną w podwójne resory tylne, stanowi trwały, odporny i jedyny w swym rodzaju najodpowiedniejszy typ na polskie drogi. Twierdzenie to znajduje poparcie w udowodnionym fakcie, że maszyną „UNIC" przebyto do 6000 klm. drogi bez wszelkiej naprawy i remontu, czego dokonać można jedynie precyzyjną i rzeczywiście odporną maszyną na wszelkie wadliwości dróg. „Unic" jest zatem wozem, nadającym się doskonale na długie tury, w którym to względzie wymieniona powyżej firma posiada ze strony nabywców tychże samochodów pisma z wyrazami pełnego uznania.

Samochód „Unic" jednoczy w sobie pod względem konstruktywnej budowy wszystko, cokolwiek łączy się w tej dziedzinie z nowoczesnemi zdobyczami technicznemi.

Garaż Międzynarodowy Siejkowski i Ska. dostarcza samochody osobowe „Unic" we wszelkich życzonych typach, otwarte i kryte, dalej wozy ciężarowe do 3 ton, również wozy reklamowe firmowe dla potrzeb przemysłu i handlu, wozy szpitalne względnie sanitarne i t. d. Ostatnio dostarczyła firma specjalny wóz dla Szpitala Miejskiego w Poznaniu.

Podkreślić tu wypada, że poza oddziałem naprawy samochodów, firma Siejkowski i Ska. posiada nowocześnie urządzone własne warsztaty budowy karoseryj i wszelkie nadbudówki na podwozia typu „Unic", wykonuje we własnych zakładach, co wpływa korzystnie na potanienie przez nią dostarczonych środków lokomocyj.

Rzetelną i na zaufanie zasługującą tę placówkę wytwórczo handlową polecamy szczególnemu i zasłużonemu poparciu sfer interesowanych i czytelników naszych.

Samochody „Dakla"

Na ziemiach zachodnich Polski, a. b. terenach zaboru pruskiego, jak w licznych innych dziedzinach życia gospodarczego, również w automobiliźmie zaprowadzone były w okresie przedwojennym przeważnie samochody typów niemieckich. Było to zresztą zupełnie zrozumiałem, gdyż potężnem napięciem wyróżniający się przemysł ten dostarczał maszyny bez zarzutu, a przytem ówcześnie tańsze od wszelkich innych niemal fabrykatów. I do dziś, mimo istniejącej obecnie na tem polu silniejszej konkurencji, która usadowiła się na rynku polskim, niektóre typy samochodów budowy fabryk niemieckich, w wyzyskaniu dawniej zdobytego zaufania, znajdują na fabrykaty swoje dobry zbyt. Do fabrykatów takich zaliczają się samochody osobowe 8-cylindrowe marki „Horch", 6-cylindrowe „Wanderer" oraz typy XII i XX „Steyer", które jako maszyny nowoczesne, posiadają wśród automobilistów naszych licznych zwolenników. Samochody te dostarcza firma **„Dakla" — Automobile w Poznaniu, przy ul. Św. Marcina 51.** Prócz wymienionych samochodów, ma ona na składzie również motocykle renomowanych marek „Harley-Davidson" oraz B. M. W., jak niemniej wszelkie akcesorja dla automobilizmu oraz części zamienne dla samochodów i motocykli.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że firma „Dakla" we własnych warsztatach przeprowadza remont samochodów.

Opony i dętki samochodowe „Pepege"

Rozwój automobilizmu w Polsce i jego niepomierny wzrost z roku na rok zwiększa również zapotrzebowanie na opony i dętki samochodowe. Pomyślną konjunkturę na polu tem, dla braku własnej produkcji wykozrystuje zagraniczny przemysł opon i dętek samochodowych, który wszelkiemi siłami zabiega o opanowanie polskiego rynku. I posiadamy w obiegu handlowym u nas najróżniejsze marki opon fabrykatów cudzoziemskich, a choć pewna ich część mniej odpowiada potrzebom naszego automobilizmu w odniesieniu do poziomu i stanu dróg, wszystkie jednak wyroby znajdują w Polsce dla braku innych, dobry zbyt.

W budowie kompletnych samochodów, w produkcji karoseryj, w wytwórczości różnych części składowych, zrobiliśmy w ostatnich latach poważny krok naprzód, jedynie do produkcji opon i dętek przemysł nasz gumowy przejść dotychczas nie zdołał dla związanych z produkcją tą trudności. A jednak trudno zaprzeczyć temu, że rozwój krajowego przemysłu automobilowego i wydanie odrębnego, wszelkim warunkom danego kraju odpowiadającego typu samochodu, złączony jest ściśle z postępem techniki i rodzimą fabrykacją opon. Nie będzie odrębnego polskiego samochodu, dopóki nie będziemy mieli polskich opon i dętek, boć pneumatyk stanowi o rekordzie szybkości i trwałości.

Otóż wszelkie te momenty, jak niemniej pomyślne warunki rozwojowe dla krajowego przemysłu opon i dętek wzięło pod ścisłą rozwagę kierownictwo fabryki przemysłu gumowego „Pepege" w Grudziądzu i jak o tem już niejednokrotnie donosiliśmy, utworzyło przed kilku miesiącami w obrębie swych zakładów specjalny oddział fabrykacji pneumatycznych opon i dętek samochodowych, motocyklowych i rowerowych.

Pneumatyczne opony „Pepege", nie mogą ani o jotę stanąć wstecz poza wszelkiemi innemi wyrobami tej marki, które w kraju i na rynkach zagranicznych cieszą się rozgłosem i najlepszą opinją. Dbałe o renomę swoich wyrobów kierownictwo fabryki, postawiło na czele nowego działu produkującego najzdolniejszych chemików i ekspertów w dziedzinie gumelastyki i dokonuje się nieustannych doświadczeń, prób i ulepszeń, by opona „Pepege" stała na wyżynie zadania i przeznaczenia swego, by od zarania ukazania się jej w handlu zdobyła pełne zaufanie automobilistów i uznanie znawców.

Wzory pneumatycznych opon i dętek samochodowych fabrykacji „Pepege", jak już donosiliśmy, wystawione są na P. W. K. w Wieży Górnośląskiej w stoisku 36, wzbudzając wśród interesowanych sfer wielkie zainteresowanie.

Parowy aparat do wulkanizowania opon i dętek samochodowych wyrobu krajowego

W obliczu wzmagającego się w Polsce automobilizmu i w łączności z tem wzrastającej liczby zakładów i warsztatów, trudniących się naprawą samochodów i ich części składowych, z ważną podzielić się możemy z czytelnikami i sferami interesowanemi wiadomością, że ukazał się na rynku polski nowoczesny i praktyczny typ aparatu do wulkanizowania opon i dętek samochodowych. Otóż przemysłowiec p. H. JANKOWSKI w KCYNI w województwie Poznańskiem skonstruował i ulepszył własnemi wynalazkami nowy typ aparatu do wulkanizowania opon i dętek samochodowych, który praktycznością swoją a niższą znacznie ceną zatem konkurencyjnością, pobił aparaty zagraniczne i założył w Kcyni przy ul. Dworcowej 6, specjalną fabrykę tych aparatów.

O budowie aparatu tego podać możemy następujące szczegóły: 1) Płyta piecowa jest długości 1.000 mm × 260 mm. i zaznaczyć należy, że firma Jankowski buduje pod tym względem trzy poszczególne typy. 2) Aparat zaopatrzony jest w jeden manometr, zawór bezpieczeństwa, armaturę ze szkłem do wody, aparat do zasilania kotła wodą i 4 pałąki o płaskich gwintach (skrętach). 3) Stół o trzech muldach do zewnętrznej wulkanizacji o rozmiarach: 110 mm., 130 mm. i 160 mm., jedną muldą na parę o rozmiarach do 160 mm., kompletną instalacją od muldów do kotła z 8 wentylami do pary, dopływ pary do kotła, 3 patentowe pałąki na płaskich gwintach do muldów i 2 pałąki do bocznej formy. 4) Stół z 4 formami butelkowemi do wewnętrznej wulkanizacji o rozmiarach 110 mm., 130 mm., 150 mm. i 170 mm., kompletną instalacją od form do kotła z 8 wentylami do pary, dopływ i odpływ pary do kotła i pałąki do zaśrubowania na gwintach. 5) 8 płytowych form do bocznej wulkanizacji opon o rozmiarach od 85 mm. do 160 mm.

Aparat ten wyróżnia się zaletą szybkiego ogrzewania wody, oszczędnością czasu i w stosunku do najlepszych aparatów zagranicznych oszczędnością w użyciu opału oraz nakładu do 50 proc.

Pożyteczną tę placówkę wytwórczą polecamy usilnie zasłużonemu poparciu.

Nowoczesne opony samochodowe

Automobiliści tych krajów, gdzie rozwój automobilizmu a szerszą skalę rozpoczął się stosunkowo niedawno (do których należy zaliczyć i Polskę), zaoszczędzili sobie kłopotów i trudności, na jakie narażeni byli w swoim czasie ich amerykańscy koledzy.

Wielu automobilistów amerykańskich pamięta dobrze te czasy, kiedy przejechanie 150 kilometrów bez zatrzymania się w drodze przynajmniej trzy lub cztery razy dla reperacji gum, wywoływało ogólny podziw i było przypisywane wyjątkowemu szczęściu kierowcy.

Opony stale ulepszano i wrzescie pewien fabrykant zadziwił świat automobilowy, że na jego oponach przejechać można pod gwarancją aż 7.000 kilometrów.

Rozwój produkcji opon stale postępował naprzód i dziś na nowoczesnych oponach automobilista z łatwością przejechać może cztery lub pięć razy więcej kilometrów, niż dawniej.

Jedna z największych i najstarszych fabryk opon samochodowych United States Rubber Company wprowadziła niedawno na nasz rynek ulepszone opony Royal Cord, przystosowane do potrzeb nowoczesnego samochodu i zapewniające takie korzyści, o jakich nawet marzyć nie mógł przedwojenny automobilista. Trwałość tych opon zwiększona została przynajmniej dziesięcio-krotnie w stosunku do opon przedwojennych. Są to w całem tego znaczeniu opony nowoczesne, przeznaczone do nowoczesnego samochodu.

Kufry do samochodów wyrobu krajowego

Nabywanie kufrów samochodowych importowanych fabrykatów zagranicznych staje się zbytecznem wobec faktu, że posiadamy własne, doskonałe wyroby krajowe. Wytwórnia kufrów, waliz i galanterji skórzanej **„Słoń" w Poznaniu, przy ul. Konopnickiej 9,** poczęła się specjalizować na wyżej wskazanem polu produkcyjnem i wytwarza kufry do samochodów wszelkich rozmiarów, form i kształtów, zależnie od potrzeby i ścisłego wyzyskania przeznaczonego na to miejsca. Kufry samochodowe fabrykatu „Słoń" poza solidnem ich w każdym względzie wykonaniu, są w wewnętrznym ich podziale, wzorem praktyczności. Fabryka „Słoń" wytwarza również kufry do kolekcyj, podróży i wycieczek, dalej teki do akt, podróży i wzorów oraz inne wyroby drobnej galanterji skórzanej. Eksponaty firmy „Słoń" rozmieszczone są na P. W. K. w stoisku 40 w hali 15 przemysłu skórzanego i konfekcyjnego.

Zamki i okucia samochodowe „Polfazam"

Równomiernie z krajowym przemysłem samochodowym a szczególnie budowy karoseryj, znajdującym się w najlepszem stadjum rozwojowem, powstają wytwórnie, zasilające przemysł ten specjalnemi wyrobami, który to objaw powitać należy z wyrazem pełnego zadowolenia. Jedną z takich wytwórni, to **„Polfazam"**, fabryka zamków i okuć samochodowych w **Poznaniu, przy ul. Dąbrowskiego 81.** Wykonuje ona wszelkie okucia do karoseryj i wagonów, zamki, antaby, rączki, przedłużacze do zamków, jako też wszelkiego rodzaju dźwigi do podnoszenia szyb, zderzaki oraz różne inne wyroby, podlegające pod ten dział produkcji. Wyroby „Polfazam" wyróżniają się precyzyjnością i wykonywane są z najprzedniejszych materjałów surowych.

Postępy w Przemyśle

Notatki o ważniejszych wynalazkach w roku 1928

Udoskonalono odpowiedni proces, dzięki któremu amatorzy, nakręcający ruchome obrazki, mogą obecnie chwytać obrazy w ich naturalnych kolorach, a mianowicie przy pomocy dwóch przyrządów dodanych do kamery, jednego filtrującego kolory i drugiego tak zwanego wystawki, a następnie przy użyciu specjalnego filmu do tego celu.

*

Dzięki udoskonalonym sposobom zużycia węgla można obecnie przy pomocy jednego funta węgla ciągnąć jedną tonę materjału na długości 7 mil i setnych mili, aniżeli dotychczas. Jest to zysk wynoszący około 5 procent, a zatem nie wielki zdawałoby się, a jednak dzięki temu zaoszczędzono ogółem 3.800.000 ton węgla.

*

Mówiące ruchome obrazy udoskonalono do tego stopnia, iż stały się obecnie rzeczywistością.

*

Skonstruowano rurkę promieni katodowych o napięciu 900.000 wolt.

*

Wynaleziono maszynę elektryczną, która odkrywa grożące odłupania i pęknięcia w stalowych szynach kolejowych.

*

Udało się odlać doskonałą tarczę szklaną o średnicy blisko 70 cali i grubości 11 cali. Tarcza ta przeznaczona jest do jednego z największych teleskopów w świecie, służących astronomom do badania gwiazd.

*

Nowy wynalazek pod nazwą „teletypesetter" czyli linotyp na odległość, ukazał się na wystawie w miesiącu grudniu r. z. Wynalazcą jest Walter W. Morey. Wynalazek ten na tem polega, że przy pomocy odpowiednich kluczów elektrycznych maszynki do pisania, jeden człowiek siedzący np. w Washingtonie, lub New Yorku, może odrazu składać artykuły do druku w setkach i tysiącach drukarń gazeciarskich, rozsianych nietylko po całych Stanach Zjednoczonych, ale po wszystkich częściach świata. Zakład drukarski do wydawania pisma w niedalekiej przyszłości składać się będzie prawdopodobnie z jednego owego przyrządu pod nazwą „teletypesetter", otrzymującego wiadomości i artykuły po drucie, lub za pomocą telegrafu, czy telefonu iskrowego w różnych częściach świata i automatycznie składającego owe wiadomości i artykuły w formie gotowej wprost do druku.

*

Wyprodukowano nowy metal pod nazwą berryljum, który może zrewolucjonizować zupełnie niektóre gałęzie przemysłu. Od stali jest dwa razy wytrzymalszy, a o wiele lżejszy od niej. Od aluminjum lżejszy jest dwa razy, a jednak jest tak twardy, iż z łatwością tnie szkło. Motor o sile 400 koni parowych zbudowany z tego metalu byłby tak lekki, że człowiek z łatwością mógłby go podnieść.

*

Przedmiotem znacznego zainteresowania w kołach przemysłowych i finansowych Zachodu są wynalezione w Ameryce automaty fotograficzne różnego typu, należycie opatentowane. W ciągu niespełna roku utworzyły się trzy towarzystwa akcyjne z kapitałami około 1.500.000 do 130.00 funtów st. dla eksploatowania tych wynalazków. Mówimy narazie o ostatnim, który w ciągu 30 sekund wyrzuca 6 zdjęć za pół szylinga (około złotego), specjalnie nadających się do paszportów. Akcje są dwuszylingowe. Aparaty mogą być wydzierżawione za jeden funt szt. tygodniowo. Przypuszczalnie w Polsce znajdą się przedsiębiorcy na ten niedrogi wynalazek.

*

PŁYWAJĄCA FABRYKA.

Na Temizie stoi parowiec, który jest niejako olbrzymią fabryką, przerabiającą wieloryby. Zapomocą aparatów i maszyn przerabia się całe wieloryby i to mniejwięcej 30.000 ton dziennie. Mięso i tłuszcz dają pierwszorzędne nawozy sztuczne i olej. Mięso uważają również w niektórych okolicach za doskonałą strawę, jest więc na nie popyt wielki. Na statku zaprowadzili z tego powodu specjalne suszarnie, gdzie chronią mięso od zepsucia. Skóra ma również swoje zużytkowanie. W ten sposób przerabia się prawie całego wieloryba i nic nie idzie na marne z olbrzymiego stwora, a wszystko to wykonuje pływająca fabryka.

*

W laboratorjum uniwersytetu Harvard w Ameryce, umieszczono helium w formie gazowej do naczynia szklanego, które szczelnie zamknięto. Po roku czasu okazało się, że mniejwięcej jeden procent helium przedostał się przez szkło popularnie uważane za nieprzenikliwe.

*

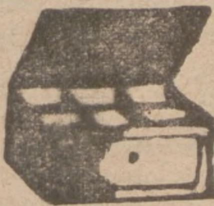
Oto lista najnowszych wynalazków: 1) samochód z motorem rotacyjnym i kołami, umożliwiającemi posuwanie się samochodu we wszystkich kierunkach, a więc nietylko wprzód i wtył, ale i wbok; 2) motor samochodowy systemu Diesla, opalany surową ropą naftową, która jest znacznie tańsza od gazoliny; 3) praktyczny i bezpieczny helikopter — urządzenie, umożliwiające prostopadły wzlot samolotu; 4) światło przenikające przez mgłę; 5) ślizgowce czyli aeroplany bezmotorowe dla dzieci,; 6) nowe źródła siły — wykorzystanie promieni słonecznych, przypływów morza, oraz ciepła wnętrza ziemi; 7) udoskonalony sposób posługiwania się krótkiemi falami radjowemi; 8) centralne ogrzewanie całych miast; 9) zimne światło; 10) centralne stacje dla ochładzania mieszkań podczas letnich upałów; 11) zegary radjowe; 12) windy poziome w sklepach, urzędach i przedsiębiorstwach przemysłowych; 13) książki mówiące — stronnice w postaci płyt fonograficznych; 14) fabryczny wyrób „rur" tunelowych, z których po przebiciu w ziemi przejścia można byłoby szybko „składać" tunel; 15) papier z trawy; 16) pigułki dla roślin zamiast nawozów; 17) szkło elastyczne; 19) „przerabianie" drzew zwykłych w czasie rośnięcia na mahoń zapomocą nasycania chemikaljami; 20) proszek do zębów, zabezpieczający je przed wszelkiemi chorobami i próchnieniem.

Na tem wyczerpuje się lista p. Babsona. Sądzi on, że te wszystkie wynalazki zostaną dokonane w ciągu najbliższych dwudziestu pięciu lat.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU

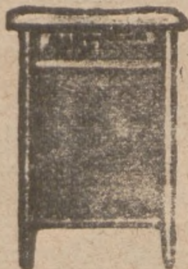


„Siatkolin"
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu
Skrzynka poczt. 54. Tel. 105
poleca: 7610z
Liny, Siatki i Pasy druciane
do najróżnorodniejszych celów



F. i R. KALESSE
6494 KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.
FABRYKA KAS PANCERNYCH
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

ARMATURĘ do instalacji ogrzewania centralnego:
2925a
krany-regulatory, zasuwy Peeta, odwadniacze i t. p.
oraz
armaturę przeciwpożarową, wodociągową i kąpielową
w wytwornem wykonaniu polecają
Janczewski i Freymark, Warszawa, Mokotowska 49

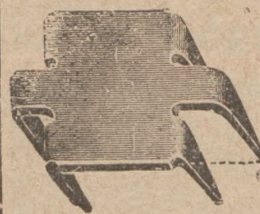


TARKI DO PRANIA
najlepsze wykonanie 6220
„MARS"
FABRYKA WYROBÓW DRZEWNYCH
Tel. 32. LUBLINIEC (G. Śl) Tel. 32.
BIURO SPRZEDAŻY: Katowice, ul. Słowackiego nr. 16, tel. 536 & 1074.

Płyty fibrowe amerykańskie
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych
S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

• ŁOŻYSKA KULKOWE •
przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostarcza bardzo tanio za gotówkę
7456
Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

Fabryka pieców i kuchen przenośnych
dostarcza piece i kuchnie kaflowe przenośne — jak również wykonuje wszelkie roboty kaflarskie i zduńskie — z gwarancją 50% oszczędności na opale.
— Przeróbka i przestawienie starych pieców —
5710
Inż. A. Birszenk i Ska, Kraków, św. Tomasza 21 Tel. 2652



Klamry zykzakowe przydatne w każdem przedsiębiorstwie i fabryce, jak również innych mniejszych wyrobów sztancowanych jak: podkładki, uszka do obrazów wszelkich modelów, form i rozmiarów, haczki i uszka do obuwia itp.
7709 dostarcza szybko i tanio
I. Górnośląska Fabryka Materaców Stalowych
Guido Klement
Królewska Huta, Styczewskiego 83. Tel. 1209

Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

„METEOR" Fabryka aparatów elektr.
Inż. Fryderyk Schaffer
SIEMIANOWICE ŚL., ul. Stabika 10 7427



Elektryczne poduszki, oporniki dla ogrzewaczy elektrycznych i aparatów do gotowania. NAPRAWA PRZEWODÓW ELEKTRYCZNYCH

Maszyny młynarskie
wyrabia pod gwarancją
ZAKŁAD STOLARSKI BUDOWY MŁYNÓW
JANA BACHNIAKA
w St. Żywcu - Małopolska 7203

Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

LINY stalowe i konopne
poleca 6604
B. Muszyński, fabryka lin, LUBAWA

VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung) fabrykuje w tubkach i puszkach w najlepszym gatunku 7058
„GUMY"
Poznań, ul. 27 Grudnia 15

Hurt. rowerów 4313 oraz wszelkich części rezerwowych, wirówki, butelki termosowe
HURTOWNIA PNEUMATYKÓW T. z o. p. OSTRÓW (Wlkp.)

Wolne miejsce

ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA

Dalsze szczegóły w sprawie koncesji dla Harrimana

Znaczenie elektryfikacji. — Możliwość rozwoju wytwórczości i konsumcji energji elektrycznej w Polsce. Ujemne strony koncesji Harrimana.

Elektryfikacja w dobie dzisiejszej należy do tych gałęzi wytwórczości, z rozwojem których związany jest prawie cały pozostały przemysł. Zagadnienie to poczyniło w naszym kraju poważne postępy. Wytwórczość polskich zakładów elektrycznych nie pokrywa wszakże w czwartej części zapotrzebowania, wynoszącego zgórą 5.200 milj. KWh rocznie.

Jak wielka doniosłość przypisywana jest elektryfikacji, dowodzi znamienny fakt, iż doświadczenia w tej dziedzinie, dokonywane w Anglji, trzymane są w ścisłej tajemnicy jako dotyczące obrony krajowej i mobilizacji przemysłu.

Charakterystyczną rzeczą dla okresu powojennego jest dążność do zaprowadzenia racjonalnej gospodarki energetycznej, obok racjonalnej gospodarki materjałowej. Oba te czynniki grają rolę najważniejsze w procesie produkcji i wyrażają się tem, aby nie tylko surowca, zastosowanego w przemyśle użyć jak najlepiej i jak najzupełniej, ale także, aby będącą do dyspozycji i konieczną w procesie produkcji energję otrzymać jak najtaniej i wyzyskać jak najdokładniej. Według przybliżonych danych wytwarzanych jest obecnie rocznie na całym świecie około 800 miljardów kilowatgodzin, przy około 1.6 miljardów ludności, co stanowi na głowę mieszkańca, bez względu na wiek i zawód, 500 kilowatgodzin rocznie, podczas gdy człowiek przy wytężonej 8-io godzinnej pracy fizycznej może wykonać w ciągu roku zaledwie 200 kilowatgodzin. Na zasadzie przybliżonych obliczeń, dla Polski zużycie energji, łącznie z kolejami, samochodami itp. wynosi na mieszkańca około 260 kilowatgodzin. Widzimy zatem, że bezwzględnie biorąc ilość użytkowanej energji w Polsce jest jeszcze bardzo mała, i zaledwie o 30 proc. przekracza energję samych mieszkańców Polski. Jest to dosyć marne zużytkowanie sił przyrody, których w Polsce mamy poddostatkiem. W Polsce jest zatem problem bezwzględnego zwiększenia ilości energji użytkowanej w gospodarce społecznej równie pilne jak zagadnienie racjonalnego użytkowania tejże.

*

Istotne możliwości rozwoju wytwórczości i konsumcji energji elektrycznej są w Polsce niezmiernie wielkie. Według obliczeń ministerstwa robót publicznych, przeprowadzonych w r. 1925, przy obecnym stanie gospodarki w kraju potrzebna energja elektryczna, którąby mogła w Polsce znaleźć zbyt, wynosi, jak już wyżej podano, 5200 milj. kilowat-godzin rocznie. Tymczasem wytwórczość całkowitą polskich zakładów elektrycznych (podług stanu z r. 1925), można ocenić tylko na 1800 miljonów kilowato-godzin. Innemi słowy, deficyt naszej produkcji elektrycznej jest bardzo wielki.

Konsumcja na głowę ludności w r. 1926 wynosiła w Polsce 75 kilowato-godzin, podczas gdy w Czechosłowacji 100, we Francji 290, w Niemczech 330, we Włoszech 200 i t. d. Tak więc możliwości elektryfikacyjne Polski są niezwykle rozległe.

Najlepszym tego dowodem jest oferta Harrimana, ponieważ stwierdza, że kapitał ten widzi w Polsce duże możliwości rozwojowe rolnictwa i przemysłu i duże możliwości rentownej lokaty pieniądza. Będzie to więc niewątpliwie bodźcem także i dla innych grup kapitałowych, żywszego zainteresowania się gospodarstwem polskiem i optymistyczniejszej oceny jego możliwości rozwojowych.

Nie znaczy to jednak wcale, by ofertę Harrimana traktować bezkrytycznie i nie poddawać jej konkretnych postanowień gruntownej i rygorystycznej ocenie z punktu widzenia technicznego, a w pierwszym rzędzie gospodarczo-ekonomicznego. Z powyższego wynika, że wprawdzie elektryfikacja Polski jest jedną z najważniejszych przesłanek uprzemysłowienia kraju i podniesienia jego ogólnego poziomu gospod., to jednak zagadnienia kraju i podniesienia jego ogólnego poziomu winny być traktowane z poczuciem najwyższej odpowiedzialności i oparte na gruntownych studjach i rzetelnem przemyśleniu.

*

Ujemne strony koncesji Harrimana dla przemysłu polskiego i samorządów zostały już dostatecznie wyjaśnione i udowodnione podczas rozpraw koncesyjnych w Krakowie i Kielcach i umocnione podczas ozpraw w Warszawie i Łodzi.

Zaznaczyć jedynie należy, że podczas gdy w Krakowie większość zastrzeżeń dotyczyła zachowania dotychczasowych uprawnień, to w Kielcach krytykowano nawet celowość udzielania tak szerokich uprawnień jednemu tylko koncesjonarjuszowi.

Szczególnie silnie broniły się przeciw Harrimanowi miasta Zagłębia Dąbrowskiego, które zdają sobie sprawę z tego, że z chwilą oddania Harrimanowi monopolu elektryfikacyjnego znajdą się w sytuacji „królików doświadczalnych".

W myśl bowiem projektu Harrimana:

1) Miasta, posiadające obecnie własne lub prywatne elektrownie, nie będą mogły uzyskać uprawnienia na rozszerzenie tych zakładów.

2) Miasta utracą przysługujące im z ustawy prawo objęcia istniejących na ich obszarze elektrowni po wygaśnięciu terminu odnośnych koncesyj.

3) Miasta niezelektryfikowane będą czekały bardzo długo na elektryfikację, ponieważ kapitał, do którego inwestowania Harriman będzie zobowiązany. wynosi tylko 25, a po skapitalizowaniu zaledwie 10 do 12 miljonów dolarów, jest więc mniejszy od tego co w ciągu dziesięciolecia wyłożył na elektryfikację kraju istniejący w Polsce przemysł elektryczny.

4) Miasta utracą znaczne dochody, płynące bądź z własnych elektrowni, bądź z detalicznej sprzedaży prądu co — przy obecnym złym stanie finansów komunalnych i przerzucania przez państwo na samorządy coraz to nowych zadań — spowoduje wzrost obciążenia podatkowego ludności miejskiej.

5) Taryfa Harrimana dla światła ma wynosić:
w Zagłębiach węglowych 70 gr,
w okręgach Warszawy i Łodzi 75 gr,
w dalszych okręg. 85—96 gr za 1 kilowat-godz.

gdy w kwietniu b. r. prąd kosztował:
w Zagłębiu Dąbrowskiem 60 gr,
w Zagłębiu Krakowskiem 67 gr,
we Lwowie 60 gr,
w Będzinie 50 gr.

6) Powyższa taryfa Harrimana jest in minus spetryfikowana w złocie na 60 lat naprzód, gdy wiadomo, że ulepszenia techniczne, naukowa organizacja i rozszerzenie zbytu wpływają na obniżenia cen prądu elektrycznego. Taryfa Harrimana jest wyższa od taryf większych elektrowni krajow., które rozwijały się w okresie drożyzny kapitału (wysokiej stopy proc.).

7) Natomiast in plus taryfa Harrimana jest nieograniczona, ponieważ w umowie koncesyjnej uzależniona ona jest od wzrostu ceny węgla i robocizny, które niewątpliwie wzrosną, oraz od t. zw. współczynnika mocy, czyli od pewnego, bardzo wysokiego, minimum konsumcji.

8) Motory, przeznaczone dla potrzeb domowych, o mocy poniżej jednego kilowata, będą Harrimanowi płaciły taryfę oświetleniową, gdy dotychczas opłacały taryfę silnikową, o 55 proc. niższą.

W ten sposób nie małe, a właśnie wielkie warsztaty będą miały ulgi taryfowe.

Z żałobnej karty

Ś. p. Konstanty Mirecki

W dniu 13 lipca r. b. dokonał pracowitego żywota i przeniósł się w zaświaty ś. p. Konstanty Mirecki, długoletni dyrektor fabryki portland-cementu „Wysoka“ w Podrosi oraz b. wiceprezes zarządu i dyrektor zarządzający Tow. Akc. Fabryki Portland-Cementu „Wołyń“.

Ś. p. Konstanty Mirecki urodził się w Warszawie w 1860 r., gdzie też ukończył studja gimnazjalne oraz szkołę Wawelberga i Rotwanda.

W roku 1881 objął stanowisko w Tow. Akc. Fabryki Portland-Cementu „Wołyń“ w Zdołbunowie a powołany niebawem na stanowisko dyrektora zarządzającego, pracował z wielkim pożytkiem dla tej placówki przez lat 32 bez przerwy. W okresie wojny światowej, zarządzona przez władze wojskową przymusowa ewakuacja fabryki, zniewoliła go do zamieszkania w Kijowie. Tutaj, w latach od 1916—1919 przeżywał ś. p. Mirecki najcięższe bodaj chwile swego żywota, gdyż fabryka w Kijowie nastawioną była całkowicie na wojenne potrzeby armji a dokonany przewrót i rewolucja w Rosji wycisnąć zdołały na zdrowiu i mieniu Jego ciężkie i dotkliwe piętno.

Za powrotem do Wolnej Ojczyzny ś. p. Mirecki objął w roku 1919 stanowisko dyrektora fabryki „Wysoka“ w Podrosi i tutaj pracował Jemu właściwym sposobem wytrwale i z odddaniem się umiłowanej pracy aż do chwili, w której zaskoczyła go śmierć. Ś. p. Zmarły pracował nietylko na korzyść powierzonych Jemu placówek, lecz współdziałał również nad wytycznemi dla rozwoju polskiego przemysłu cementowego.

Śmierć ś. p. Mireckiego, która oderwała go w pełni sił od warsztatu pracy, stała się niepowetowaną stratą zarówno w obrębie instytucji dla której poświęcał się bezpośrednio jak niemniej szczery wywołała żal w szerszych sferach tej dziedziny gospodarczej, dla której przez bieg żywota swego stał zawsze na usługach.

Cześć Jego Pamięci!

Ś. p. Wacław Makowski

W Strzybnicy na Górnym Śląsku w dniu 18 lipca r. b. uległ dłuższym i ciężkim cierpieniom, przeżywszy lat 56 ś. p. Wacław Makowski, inżynier i dyrektor Polskiej Huty Skarbowej Ołowiu i Srebra.

Zmarły był synem Ziemianina i urodził się w majątku Zbrzyż na Podolu.

W dziejowej chwili przejęcia Górnego Śląska od zaborców przez Polskę powierzono ś. p. Wacławowi Makowskiemu z ramienia rządu polskiego kierownictwo Huty Skarbowej Ołowiu i Srebra w Strzybnicy. W nadzwyczaj trudnych ówcześnie warunkach pracy wykazał on niezmordowaną energję i wiele inicjatywy, Jemu bowiem przypadło w udziale spolszczenie i wstępna reorganizacja tych dla Skarbu Państwa niezmiernie ważnych zakładów hutniczych. Na stanowisku tem pierwszego dyrektora Polskiej Huty Skarbowej pozostawał od czerwca 1922 do kwietnia 1923 r.

W styczniu 1928 rząd polski powołał ś. p. Wacława Makowskiego ponownie na dawne stanowisko i pozostał on na posterunku tem do chwili, gdy śmierć przecięła pasmo Jego żywota. Nieprzeciętna pracowitość, bystrość umysłu i rzutkość, szlachetność charakteru i sprawiedliwe traktowanie podwładnego personelu zaskarbiły Mu powszechny szacunek i poważanie. To też zgon ś. p. Makowskiego w kołach tych, z któremi z tytułu zajmowanego stanowiska społecznego był za życia w łączności, wzbudził szczery żal i współczucie dla bolesną stratą dotkniętej rodziny.

Pogrzeb ś. p. Wacława Makowskiego odbył się w Warszawie.

Niech odpoczywa w pokoju — cześć Jego pamięci!

Dnia 13 lipca 1929 roku zmarł w Podrosi ś. p

Konstanty Mirecki

Dyrektor Fabryk Portland - Cementu „Wysoka“ S. A.

Jako długoletni kierownik Zakładów „Wysoka“, położył ś. p. Zmarły niepomierne zasługi około rozwoju tegoż Jego pieczy powierzonego przedsiębiorstwa. Cześć Jego Pamięci!

ZARZĄD.

W dniu 18 lipca 1929 roku po długich cierpieniach rozstał się z tym światem ś. p.

WACŁAW MAKOWSKI

Dyrektor Huty Skarbowej Ołowiu i Srebra w Strzybnicy.

Dwukrotnie z ramienia rządu polskiego powołany na stanowisko, na którem pozostał do zgonu, ś. p. Zmarły wykazał wiele inicjatywy, a niestrudzony w pracy służył nam wzorem, jak należy pracować i wypełniać przejęte obowiązki.

Cześć Jego Pamięci!

Personel Huty Skarb. Ołowiu i Srebra w Strzybnicy.

Z naszych placówek rowerowych

„PATRIA" ROWERY.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością „Patria", fabryka rowerów i części w Stęszewie w pow. Poznańskim, buduje pod nazwą fabryczną „Patria" rowery damskie i męskie, zwykłe robocze i typy lepsze wyścigowe. Specjalnością jednakże firmy jest masowa fabrykacja ram, obręczy i błotników do rowerów, któremi to wyrobami zasila krajowe wytwórnie, trudniące się produkcją względnie montowaniem rowerów. Kupiectwu i wytwórcom tej dziedziny zalecamy przy pokrywaniu zapotrzebowań, skorzystać z oferty i dostawy firmy „Patria".

„TRIANON" ROWER POLSKI.

Fabryka Centryfug i Rowerów „Halka" w Bydgoszczy przy ul. Rycerskiej urządziła specjalny oddział fabrykacji rowerów i dostarcza na rynek rowery silnej i trwałej konstrukcji pod marką „Trianon". Właścicielem przedsiębiorstwa jest p. Piotr Nowacki. Zaznaczyć należy, że prócz rowerów bydgoska fabryka „Halka" wytwarza we własnych warsztatach wszelkie części zapasowe do centryfug oraz różne koła zębate.. Placówkę tę polecamy uwadze i poparciu, na które w zupełności zasługuje.

SIATKI DO ROWERÓW „Ideal".

Szan. pp. kupcom branży rowerowej oraz właścicielom warsztatów budowy i naprawy rowerów zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **E. Schlonski** w Poznaniu, przy ul. 27 Grudnia 4, która trudni się fabrykacją siatek ochrony sukien, w pierwszorzędnem i trwałem wykonaniu. Prócz tego wymieniona placówka wytwórczo-handlowa dostarcza hurtowo części rowerowe.

Lipsk ośrodkiem zakupu wytworów techniki

Na żadnej imprezie i nigdzie nie można zdobyć tak dobrego poglądu na zdobycze nowoczesnej techniki, jak na Technicznych Światowych Targach Lipskich, które wciąż jeszcze wykazują stały wzrost i dalszy rozwój. Większość urządzeń, maszyn i aparatów, rozmieszczona przejrzyście według branż, zaprezentowaną jest przeważnie w pełnem uruchomieniu i praktycznem zastosowaniu. Z wytworów i fabrykatów technicznych, jakiemi targi są obesłane, wymienić np. należy: maszyny narzędziowe, maszyny dla przemysłu spożywczego i gospodarstwa domowego, wytwory z dziedziny elektro- i radjotechnicznej, techniczne urządzenia kopalniane, względnie górnicze, środki przewozowe, wytwory i urządzenia zużytkowania gazu ,wyroby przemysłu armaturowego, towary żelazne i stalowe, produkty hutnicze, wyroby dla potrzeb przemysłu wszelkiego rodzaju itd. Maszyny i technika konstrukcji maszyn uwypukla się tu szczególnie.

Zaznaczyć wypada, że liczba wystawców zagranicznych znowu wzrosła. Technika budowlana wystąpi z niepomiernie wielkim rozmachem, a wzrosła dla przemysłu tego możliwość liczniejszego obesłania targów i wystawy przez wzniesienie nowej olbrzymiej targowej hali budowlanej. Łącznie z nowym tym imponującym gmachem, Targi Techniczne dysponują obecnie 16 halami potężnych rozmiarów, rozplanowanych na terenie przeszło 500 000 m. kw. Światowe znaczenie Targów Lipskich udowadnia najlepiej liczba zwiedzających, szczególnie zaś frekwencja cudzoziemców.

Tegoroczne jesienne Targi Techniczne, jako też Targi wzorów towarowych, odbędą się w czasie od 25 do 31 sierpnia i przyniosą one z sobą wiele nowego i ciekawego.

W czasie trwania Targów odbywają się różne imprezy naukowe i rozrywkowe, przewidziany jest cykl odczytów itd., co również przyczynia się zazwyczaj do liczniejszego ich zwiedzania.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Fabryka pieców i kuchen oszczędnościowych „Nasze", Inż. Apolinary Birszenk i Ska. Kraków, ul. św. Tomasza 21;

Powyżej wymieniona firma buduje od kilku lat specjalne, przenośne piece oszczędnościowe pod nazwą „Nasze" i to kaflowe, jak również kamyszkowe w płaszczach blaszanych, które wyróżniają się od zwykłych piecy tą zaletą, że wydobywają z opału maksymum cieplika na zewnątrz pieca a nie do komina i dzięki estetycznemu wyglądowi swemu stanowią przedmiot ozdobny każdego pokoju czy salonu. Piece typu „Nasze" dokonały wprost przewrotu w zduństwie i dają ponad 70 proc. oszczędności na opale, co na podstawie porównawczych dowodów stwierdzonem zostało. Koszty pieców „Nasze" amortyzują się całkowicie przez oszczędność na opale w ciągu czterech do sześciu zim.

Przenośne kaflowe piece „Nasze" zbudowane są na ulepszony sposób zwykłego pieca pokojowego, na nóżkach i w stanie gotowym do użytku. Piece te w łatwy sposób przenosić można z miejsca na miejsce. Posiadają one ściśle hermetyczne zamknięcie paleniska i łatwy dostęp do czyszczenia sadzy. Prócz wymienionych zalet wyróżniają się piece „Nasze" jeszcze tem, że trzymają ciepło do 24 godzin, są przytem znacznie mniejsze od zwykłych, a zatem zręczne, estetyczne i zajmują mało miejsca.

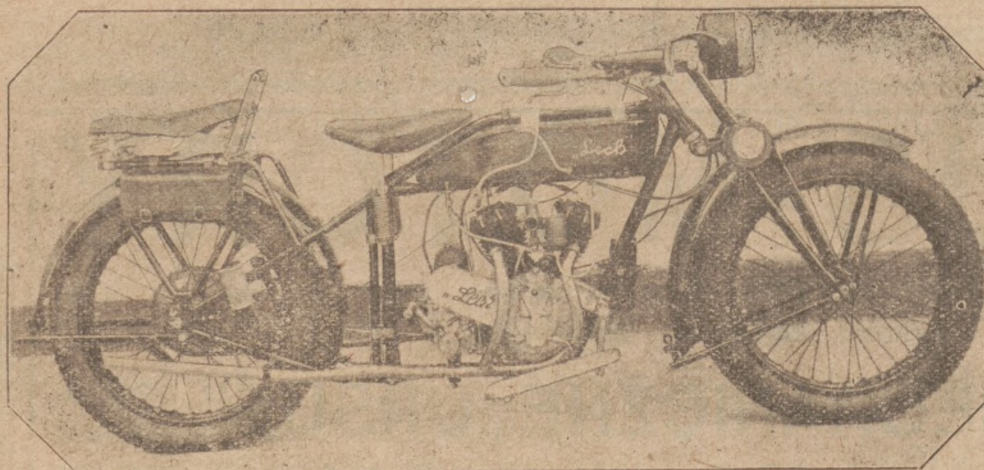
Piece „Nasze" wytwarza firma Birszenk w dwóch warjantach: całe w ramach żelaznych typ A i na podstawach tylko żelaznych z górnym grzymsem kaflowym typ B. Piece w płaszczach blaszanych, szamotowane lub kamyszkowane kalkulują się od 60 groszy do 1 zł za m^3 ogrzanego lokalu a więc i cena ich w stosunku do wartości ekonomicznych jest bardzo przystępną.

Magazyn fabryczny firmy zaopatrzony jest stale w wielki wybór gotowych piecy przenośnych, ozdobnych i pięknych kominków, piecy kuchennych i t. d., zatem dostawa ich nastąpić może w terminie najkrótszym.

Omawiana placówka wykonuje również remont i przestawianie pieców oraz wszelkie prace wchodzące w zakres zduństwa i kaflarstwa. Specjalnością jej jest także budowa stałych angielskich kuchennych piecy restauracyjnych.

Interesowanym wysyła na życzenie cenniki.

„Lech" — Pierwsza Fabryka Motocykli w Polsce, Opalenica (Wlkp.)



już w pierwszym roku swego istnienia stanęła na silnej platformie zdolności produkcyjnej. Buduje narazie jeden typ dwucylindrowy o sile 5 K. M., a niebawem przejdzie do produkcji dalszych typów. Silniki, skrzynki biegów, ramy i wszystkie części składowe motocykli „Lech" wykonuje się z krajowych materjałów we własnych warsztatach i odlewniach. Motocykl „Lech" gwarantowaną wytrzymałością i dobrocią, konkuruje chlubnie z fabrykatami cudzoziemskiemi, zasługuje więc na najszersze rozpowszechnienie. Na P. W. K. wystawiony w hali 25 wśród eksponatów przemysłu środków przewozowych i lokomocji w stoisku 12. Interesentom służy firma prospektami.

Do Szan. Czytelników

Do niniejszego zeszytu pisma naszego dołączamy **cennik książek fachowych** księgarni wydawnictwa naszego. Szan. Czytelników naszych prosimy uprzejmie o zachowanie załączonego cennika, który zawiera obszerną literaturę fachową, dotyczącą różnych dziedzin.

W cenniku naszym przeważa literatura niemiecka; jest to fakt zrozumiały, gdyż nasza literatura fachowa w stosunku do fachowej literatury niemieckiej — przynajmniej jeśli chodzi o dziedziny uwzględnione w cenniku naszym, jest istotnie uboga.

Cennik nasz mimo wszystko daje tylko fragmentaryczny obraz literatury fachowej tych dziedzin, które w nim uwzględniono. Niemniej księgarnie wydawnictwa naszego, będące w kontakcie z licznemi księgarniami zagranicznemi (niem.) dostarcza — po cenach oryginalnych + koszty portor. — także tych książek, jakich nie obejmuje cennik nasz.

Szan. Czytelników naszych prosimy nakoniec uprzejmie, by zechcieli zwracać się z zamówieniami swemi na książki fachowe do księgarni wydawnictwa naszego.

Zwracamy uwagę na dział zapytań różnych na stronie 1173.

Zainteresowanie się tym działem niejednej firmie wytwórczej i hurtownej przyniosło pewne korzyści. Zapomocą tego działu niejedna poważna transakcja przyszła już do skutku.

Szan. Czytelnicy dopomagajcie nam w wyszukiwaniu dostawców, szczególnie przy takich zapytaniach, które się powtarzają, co jest dowodem, że w tym wypadku jeszcze odpowiednich dostawców nie wypośrodkowano.

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

Fabryki maszyn i narzędzi rolniczych w Polsce a P. W. K.

(Wywiad.)

Maszyny i narzędzia rolnicze, stanowiące jeden z największych działów naszego przemysłu maszynowego, zajmują na P. W. K. pawilon 76, posiadający obok duże tereny, niezbędne przy wystawianiu tej gałęzi przemysłu.

W pawilonie maszyn rolniczych reprezentowane są następujące fabryki: „Kraj", Sp. Akc. — Kutno, Bronikowski, Grodzki i Wasilewski, S-ka Akc. — Lwów, Warszawa, Poznań, H. Cegielski, Sp. Akc. w Poznaniu, Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta Ludwików, S-ka Akc. w Kielcach i Suchedniowie, „Trzebinia" w Krakowie, M. Wolski i S-ka w Lublinie, „Unia" w Grudziądzu, Ryszard Liska w Wągrowcu, J. Sucheni w Gidlach, Centrala Pługów Parowych w Poznaniu, Dom Rolniczy H. Mühsam we Włocławku, Kujawska Fabryka Maszyn i Odlewnia we Włocławku, Fabryka Parowników W. Schütz w Rogowie, Motor Polski w Żninie, B-cia Malak w Żninie, St. Malinowski w Śremie, B-cia Borzych w Międzychodzie, inż. A. Jezierski w Czempiniu, Głogowski i Syn w Inowrocławiu, Zjednoczenie Polskich Fabryk Maszyn i Narzędzi Rolniczych w Warszawie, Fabryka Odlewów Żelaznych i Narzędzi Rolniczych oraz warsztaty mechaniczne w Ostrówku, Nitsche i S-ka w Poznaniu i M. S. Sarna w Płocku.

Jak nas informuje wicedyrektor Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, a zarazem redaktor czasopisma „Maszyny Rolnicze", inż. K. Pichelski, do którego zwróciliśmy się z prośbą o wywiad, w ostatnim roku przed wojną przemysł maszyn i narzędzi rolniczych zatrudniał około 22.000 robotników i korzystał z siły około 8.000 K. M. Wartość produkcji fabryki maszyn i narzędzi rolniczych wynosiła w tym czasie około 66 milj. zł., z czego przypadało na b. Kongresówkę 31 milj. zł., Wielkopolskę 26 milj. zł. i Małopolskę 5 milj. zł. Wojna światowa przyczyniła duże straty fabrykom maszyn i narzędzi rolniczych.

Po odzyskaniu niepodległości przemysł ten musiał zastosować swoją wytwórczość do potrzeb całej Polski i budować nowe placówki przemysłowe, ażeby stopniowo uniezależniać się od zagranicy. Zgodnie z danemi grupy wytwórni maszyn i narzędzi rolniczych Polsk. Zw. Przem. Metal., było w Polsce w r. 1920 — 196 fabryk i warsztatów, wytwarzających maszyny i narzędzia rolnicze. Z tej liczby przypadało na b. Kongresówkę 93, na Wielkopolskę 52, na Pomorze 29, na Małopolskę 18, na w. m. Gdańsk 4. Powyższe cyfry nie obejmowały G. Śląska, oraz Śląska Cieszyńskiego. W 1920 r. fabryki powyższe zatrudniały około 10.000 robotników.

— A obecnie? — zapytujemy p. inż. Pichelskiego.

Według obecnych danych, zaczerpniętych z kartoteki Polsk. Zw. Przem. Metal., ilość zarejestrowanych fabryk maszyn i narzędzi rolniczych dochodziła w r. ub. do 170; zatrudniały one około 12.000 robotników.

— Jaka jest wartość produkcji?

— Wartość produkcji maszyn i narzędzi rolniczych wynosiła w r. ub. około 70 milj. zł.

— Jakie zmiany zaszły w tej dziedzinie w ostatniem dziesięcioleciu?

— W czasie od 1919 do 1928 r. powstało w Polsce 15 nowych fabryk maszyn i narzędzi rolniczych (6 w b. Kongresówce, 6 w Małopolsce i 3 w Wielkopolsce), z których 6 zostało zamkniętych. Z dawniej istniejących fabryk zamknięto również kilka. Przemysł maszyn rolniczych w Polsce przechodził w ciągu tego czasu różne koleje i przetrwał przesilenia gospodarcze, dając dowód swej wielkiej żywotności, wynikającej z faktu, że polski przemysł maszyn i narzędzi rolniczych ma zdrowe podstawy istnienia. Produkcja w tej dziedzinie z roku na rok wzrasta, a nawet w niektórych zakładach jest ona na poziomie okresu przedwojennego. Nie będąc jednak w stanie dać odpowiedniego dochodu, fabryki nie mogą przyciągnąć nowych kapitałów na niezbędne inwestycje. oraz na podjęcie prac w celu znormalizowania i standaryzacji swych wyrobów.

— A jak się ma sprawa z surowcami?

— Przemysł maszyn i narzędzi rolniczych nabywa w kraju niezbędne do fabrykacji surowce, jako to żelazo, drzewo i węgiel, jest przeto uniezależniony od dostawców zagranicznych.

— Czy jesteśmy samowystarczalni w dziedzinie produkcji maszyn i narzędzi rolniczych?

— Prawie całkowicie. Obecnie produkcja krajowa obejmuje niemal całokształt potrzeb rolnictwa, z wyjątkiem ciągówek, maszyn żniwnych, wirówek do mleka, oraz innych, rzadziej używanych maszyn, importowanych z Niemiec, Czechosłowacji i Austrji. Naogół przemysł maszyn i narzędzi rolniczych ma wszystkie podstawy do dalszego stałego swego rozwoju i pokrycia całości zapotrzebowania polskiego rolnictwa, a tem samem stworzenia warunków samowystarczalności Polski w tej dziedzinie.

— A eksport?

— Rola przemysłu maszyn i narzędzi rolniczych w handlu zagranicznym może mieć też poważne znaczenie. Przed wojną nietylko fabryki b. Kongresówki wywoziły do Rosji znaczną część swej produkcji, lecz nawet fabryki wielkopolskie eksportowały na Wschód swoje wyroby. Po wojnie fabryki maszyn rolniczych musiały szukać nowych rynków zbytu. Kroki w tym kierunku są stale czynione. Jeśli chodzi o eksport w r. ub., to wyniósł 7.000 q., wartości 83 .000 dolarów, natomiast w roku poprzednim wywóz nasz wyniósł przeszło 18.0000 q., wartości przekraczającej

220.000 dolarów. Eksport kierowany jest głównie do Rosji Sowieckiej, Rumunji i krajów bałkańskich.

— Czy można zapytać, co uczyniono w dziedzinie racjonalizacji i standaryzacji produktów?

— Naogół racjonalizacja i normalizacja produkcji postępuje dość powoli. Należy jednak podnieść, że niektóre fabryki zdołały przeprowadzić pewną koncentrację, powiększyć swoją zdolność produkcyjną i wprowadzić na rynek wewnętrzny niewytwarzane przed wojną na ziemiach polskich narzędzia i maszyny rolnicze. Do tych należą: pługi lżejszego typu włościańskiego, pługi wywrotowe, pługi samoorne, pogłębiacze, pługi trzy- i czteroskibowe do traktorów, kultywatory nowego typu, brony sprężynowe na sankach, jako skaryfikatory do łąk, brony z płaskiemi zębami, przyczepne brony do pługów, siewniki włościańskie do zbóż, redlinowe siewniki do buraków, siewniki do nawozów sztucznych do szerokości 3 metrów, znaczniki i dołowniki do ziemniaków, pilniki konne do uprawy międzyrzędowej do zbóż i buraków, włóki nastawialne, grabie automatyczne, kukurydzarki, młynki, całkowite garnitury młocarniane parowe, bukowniki, niektóre typy kieratów, sortownice do ziemniaków. Obecnie aktualną jest kwestja scentralizowania sprzedaży.

— W ten sposób rola przemysłu maszyn i narzędzi rolniczych w całokształcie życia gospodarczego — reasumuje na zakończenie rozmowy p. dyr. Pichelski — jest bardzo poważna i w dalszym ciągu rola jego będzie się zwiększać, gdyż Polska, posiadająca dużo obszarów ziemi uprawnej, niedostatecznie wyzyskanej, ma wielkie możliwości rozwoju swego rolnictwa. Rozwój ten jednak bez stosowania nowoczesnych maszyn i narzędzi rolniczych jest niemożliwy.

Jubileusz firmy G. Eberhardt w Ulm n. Dunajem

Swiatowej sławy fabryka pługów Gebrüder Eberhardt w Ulm nad Dunajem, której fabrykaty dla ich doskonałych zalet zaprowadzone są również na naszym rynku i cieszą się wysokiem uznaniem, obchodziła w roku bieżącym 75-letni jubileusz swego istnienia.

Zarząd firmy z okazji tej zaprosił głównych przedstawicieli do zwiedzenia fabryki w Ulm, łącząc zarazem zjazd ten z uroczystym obchodem jubileuszowym. Wślad za zaproszeniem przybyli więc do siedziby firmy reprezentanci i przedstawiciele jej ze wszystkich niemal państw europejskich. I w pierwszych dniach czerwca w jednem z pierwszorzędnych hoteli miasta Ulm zaobserwować było można niezwykły ruch cudzoziemców. Prawie wszystkie języki państw europejskich było można słyszeć, przybył nawet jeden przedstawiciel z Afryki.

W dniu 1. czerwca r. b. wieczorem odbyło się uroczyste przyjęcie i w wydanej przez zarząd fabryki uczcie wzięło udział przeszło 100 osób. Funkcje gospodarza, w miejsce chorego szefa seniora, pełnił syn jego p. Rudolf Eberhardt, który w okolicznościowej swej wstępnej przemowie objął krótkim rzutem oka historję rozwoju firmy Gebrüder Eberhardt. Żelazna energja, pilność i rzutkość w związku z kupiecką siłą przewidywania i racjonalną organizacją produkcji i zbytu w oparciu o zdrowe podstawy i zasady złożyły się w ciągu lat dziesiątek na współczynniki około tworzenia wielkiego dzieła, które znajduje się obecnie pod kierownictwem trzeciej generacji rodziny Eberhardt'ów. Historję rozwoju przedsiębiorstwa i fabryki „Pługów-Eber'a" w formie wyczerpującej ujęto w specjalnym, pięknie graficznie wykonanym pamiętniku, bogato ilustrowanym, który doręczono wszystkim uczestnikom obchodu. Gospodarz uroczystości, p. Rudolf Eberhardt, w przemowie swej wspomniał o dochodach, jakie firma dzięki sprężystej współpracy zapewnić mogła swym przedstawicielom a podkreślając wzorowe i dobre ustosunkowanie między przedstawicielami a zarządem fabryki, stwierdza, że dalsza, po równej linji krocząca współpraca zapewni zakładom jak najlepszą przyszłość.

Po przemówieniu tem nastąpiło wręczenie honorowego dyplomu uznania licznym firmom, które bądź to od 25 lat lub dłużej nawet stoją w bezpośrednim stałym kontakcie z zakładami Eberhardt'a. Znaczna ilość tych firm, już w trzeciej generacji względnie od 50 lat zalicza się do stałych odbiorców „Pługów-Eber'a". Dla uczczenia więc jubileuszu centrali oraz jubileuszu własnego odnośnym przedstawicielom i odbiorcom, jak już zaznaczyliśmy, wręczono ozdobne dyplomy, oprawne w złotą ramę. Akt ten wywołał wśród uczestników wielki entuzjazm.

W uroczystości tej brali również udział przedstawiciele firmy Eberhardt z Polski i to

S. Putter i Synowie we Lwowie, ul. Gródecka l. 59 i Michał i Józef Wagner w Skałucie

którym również wręczono dyplomy, ponieważ od roku 1926, a więc przeszło 4 lata, trudnią się importem na rynek polski „Pługów Stalowych Eber'a", które w ekonomicznych metodach pracy wyświadczają rolnictwu dobre usługi.

W przemówieniach, które potoczyły się następnie, podnoszono wartość pługów oraz dobre stosunki między przedstawicielami a fabryką, które doprowadziły nawet do zażyłej wprost familijnej przyjaźni. Liczne dary jubileuszowe, mnóstwo listów i depesz gratulacyjnych ze wszystkich stron kuli ziemskiej, były wymownym dowodem sympatji oraz wysokiego uznania dla firmy-Jubilatki.

Następnego dnia dyrektor techniczny Zakładów, dypl. inż. p. Wenzelburger, podejmował gości w udekorowanej hali turbinowej i po odpowiedniem przemówieniu nastąpiło pod jego kierownictwem zwiedzenie fabryki. Zwiedzający zdobyli ogólny pogląd, na jak wysok. poziomie zdolności produkcyjnej i konkurencyjnej stoi firma Gebrüder Eberhardt. Urządzenie fabryki, precyzyjność i staranność, z jaką wykonuje się każdą najdrobniejszą nawet część pługu, olbrzymie składnice surowców, półfabrykatów oraz gotowych fabrykatów, niemniej rozległe urządzenia transportowe i załadowcze, czyste i pełne światła przestrzenne lokale biurowe, wywoływały u wszystkich zwiedzających gości wyrazy podziwu i uznania. — Zgórą 1000 ludzi w całych zakładach jest zatrudnionych, by sprostać rocznej produkcji przeszło 200 tysięcy pługów wszelkiego rodzaju.

Wszyscy goście byli z pobytu na uroczystości bardzo zadowoleni. Na dalszą część programu złożył się jeszcze wspólny obiad w pobliskiej restauracji Parkowej oraz wycieczka samochodami do malowniczo u stóp gór alpejskich położonej miejscowości, Blaubeuren.

Na zakończenie obchodu jubileuszowego większa część uczestników wzięła udział w zwiedzeniu wystawy rolniczej w Monachjum. I tu podziwiano imponujące stoisko firmy Gebrüder Eberhardt, w którem firma zaprezentowała wszystkie rodzaje i typy swoich fabrykatów. Goście mieli w Monachjum ponowną sposobność przekonać się o czołowem i przodującem miejscu, jakie zajmuje „Pług-Eber'a" oraz o wysokiej zdolności konkurencyjnej fabryki, jako też o tem, że firma Gebrüder Eberhardt na sławę światową, jaką się cieszy, oraz na jej dobrą renomę wśród rolnictwa wszystkich krajów w zupełności zasługuje.



MANEŻE
PAŁĄKOWE

Przemysł wielki a zarobki w budownictwie

Wielki przemysł zachowywał dotąd bierne stanowisko w walce obecnej o podwyżkę zarobków, trwającej już przez 5 miesięcy. Dopiero po nadaniu przez Ministerstwo Pracy mocy obowiązującej nowej podwyżce zarobków w budownictwie śląskiem z dn. 10 czerwca, o czem ogłoszono w numerze 9 Dz. Ust. Śl., przemysł zakomunikował firmom budowlanym, zatrudnionym w budownictwie wierzchniem ziemnem i placowem i zatrudniającym około 9.000 robotników i sił pomocniczych, że nie uznaje on nowej podwyżki zarobkowej. Z tego wynika, że wielki przemysł nie chce zmienić zawartych z powyższemi firmami umów i kontraktów, do czego z drugiej strony firmy te zmusza podwyżka zarobków ich pracowników. Wskutek powyższego jedna np. tylko huta Pokoju w Nowym Bytomiu zerwała umowę z 8 przedsiębiorcami, zatrudniającymi około 1 000 sił roboczych.

Takie stanowisko wielkiego przemysłu wobec urzędowego nadania mocy podwyżce zarobków robotników budowlanych jest zupełnie niezrozumiałe, poza tem przyczynia się ono do powiększenia bezrobocia i jest powodem fermentu wśród robotników.

Ze strony pracobiorców istnieją obawy, że takie stanowisko wielkiego przemysłu może oddziaływać na pewną część robotników i rzemieślników, którzy z obawy utraty kawałka chleba, mogą się zrzekać przyznanej im poprawy płac. Zw. Pracown. Budowl. przestrzega, że byłaby to rzecz zupełnie nielegalna, gdyż nikomu z rzemieślników i robotników zasadniczo nie wolno się zrzekać poprawy zarobków i że od 15 maja wszyscy zatrudnieni w budownictwie wierzchniem, ziemnem, brukarstwie, w pracach placowych itp. mają równe prawa, tak, że nie może tu być wyjątków dla murarzy, czy cieśli czy cemenciarzy i t. p.

Ze strony związków pracodawców i pracobiorców budowlanych poczyniono odpowiednie kroki w ministerstwie pracy w Warszawie za pośrednictwem komisarza demobilizacyjnego, aby osiągnąć uznanie ostatniej podwyżki przez przemysł wielki.

Kosztorys budowy domu mieszkalnego

Jednem z największych zagadnień w Polsce jest bezsprzecznie sprawa budownictwa mieszkaniowego. Do rozwiązania tej walącej kwestji potrzebne jest stałe uświadamianie sfer rządowych, samorządowych i wszystkich instytucyj i osób, interesujących się tą sprawą, jakie sumy pieniężne są niezbędne do utworzenia małych mieszkań od jednego do trzech pokojów.

Według ostatnich obliczeń koszty budowy domów mieszkalnych 3-piętrowych, opartych na piwnicach, przedstawiają się następująco:

Wymiary mieszkań o powierzchni użytecznej.

1-pokojowego:

Przedpokój	m²	5,00	
Kuchnja	„	12,00	
Pokój	„	26,80	
Waterklozet	m²	1,20	= m² 45,00

2-pokojowego:

Przedpokój	m²	5,00	
Kuchnia	„	12,00	
Pokój mieszkalny	„	25,00	
Pokój sypialny	„	20,00	
Waterklozet	„	1,20	= m² 65,00

3-pokojowego:

Przedpokój	m²	5,00	
Kuchnia	„	15,00	
Pokój mieszkalny	„	25,00	
Pokój sypialny	„	20,00	
Pokój gabinet	„	15,00	
Waterklozet	„	1,40	
Wanna	„	3,60	= m² 85,00

Wysokość pokojów w świetle (od podłogi do sufitu) — 2,90.

Grubość stropów — 0,30 m.

Wysokość kondygnacji: 2,90 + 0,30 = 3,20 m.

Do powierzchni użytecznej netto, by dostać powierzchnię zabudowania (brutto), dodaje się na grubość ścian, klatki schodowe, etc., 33 proc. wskutek czego kubatura budowy mieszkań powyższych czyni:

1-no pokojowego z kuchnią, przedpokojem i waterklozetem:

$$45,00 \times 1,33 \times 3,20 = m^3\ 191,5$$

2-pokojowego, j. w.:

$$65,00 \times 1,33 \times 3,20 = m^3\ 266,6$$

3-pokojowego, j. w., oraz z wanną:

$$85,00 \times 1,33 \times 3,20 = m^3\ 361,8$$

Powierzchnia placu, potrzebnego do budowy domu mieszkalnego.

Na 1 m² zabudowania liczę, w celu zabezpieczenia dla mieszkań światła dziennego i powietrza, 3 m² placu, a ponieważ domy mają być o 4-ch kondygnacjach, przeto na 1 m² powierzchni mieszkania brutto należy liczyć = 0,75 m² placu, a zatem do mieszkania:

1-no pokojowego:

$$45 \times 1,33 \times 0,75 = \text{około}\ m^2\ 45$$

2-pokojowego:

$$65 \times 1,33 \times 0,75 = \text{około}\ m^2\ 65$$

3-pokojowego:

$$85 \times 1,33 \times 0,75 = \text{około}\ m^2\ 85$$

czyli, że na 1 m² użytecznej powierzchni mieszkania potrzeba tyleż powierzchni placu.

Koszt budowy mieszkań razem z placem.

Przyjmując koszt 1 m³ budowy domu z kanalizacją, wodociągiem i instalacją oświetlenia elektrycznego, przy masowej i znormalizowanej budowie na złotych 75 — i 1 m² placu na zł 30, — otrzymujemy faktyczny koszt budowy mieszkania wraz z placem:

1pokojowego: 191,5 × 75 + 45 × 30 = 14.363 + 1.350 = zł 15.713.

2-pokojowego: 266,6 × 75 + 65 × 30 = 1.950 + 19.995 = zł 21.945.

3-pokojowego: 361,8 × 75 + 85 × 30 = 27.135 + 2.550 = zł 29.685.

Koszt placu stanowi w tym wypadku 8,6 proc. kosztu mieszkania.

Piece systemu Szrajbera

Piece systemu Szrajbera wywołują coraz większe zainteresowanie i coraz więcej znajdują zastosowania w naszem budownictwie mieszkaniowem. Piec Szrajbera, opancerzony, hermetyczny, jest wynalazkiem polskim i jest wyrabiany w kraju. Pozwala on osiągać maksymum ciepłoty przy wielkiej oszczędności paliwa. Posiada wszystkie zalety pieców kaflowych w spotęgowanym stopniu, a budowa jego jest łatwa, prosta, przystępna, dla każdego fachowego zduna.

Piece Szrajbera tem więcej zasługują na uwagę, bowiem kiedy piece kaflowe budowane jeszcze przed wojną działają do chwili obecnej nienagannie, to takież piece postawione dwa - trzy lata temu rozpadają się szybko i nie mogą być eksploatowane bez corocznego niemal remontu. Istotne przyczyny szybkiego zużywania się pieców kaflowych są bardzo wielorakie, a stanowią dziś całe zagadnienie, na które składają się: przekraczanie dopuszczalnej wytrzymałości kafli, rozszerzenie się materjału od gorąca skutkiem ciśnienia wewnętrznego, kruszenie się zaprawy glinianej i glazury kaflowej, ulatnianie się ciepłoty bądź to przez komin, bądź też przez liczne szpary i szczeliny pomiędzy kaflami, przez które ciepło zostaje wessane do komina, nietylko z pieca lecz i z ogrzewanego lokalu. Nadto zarzucenie budowy dużych pieców i dostosowywanie ich rozmiarów do nowoczesnej architektury, tudzież zanik na rynku odpowiedniego materjału i brak fachowych zdunów nie pozwalają na należytą i trwałą budowę pieców kaflowych o jakości takiej, jaką miały one w czasach przedwojennych.

Jak widać więc powstanie pieców konstrukcyjnie przystosowanych do nowych warunków budownictwa były sprawą absolutnie konieczną. W tym kierunku piece systemu Szrajbera — zdaniem naszem — zapełniły lukę w dotychczasowych systemach budowy pieców, dzięki zastosowaniu hermetycznej i sprężystej powłoki metalowej, pokrytej glazurą — jako powierzchni szczelnie połączonej z wnętrzem ceramicznem o grubych ścianach.

Wspomniana powłoka metalowa, jako dobry przewodnik ciepła, z łatwością promieniuje nagromadzone w ścianach pieca ciepło, a równocześnie wyklucza przenikanie dymu, gazów i t. d.

W ten sposób po zamknięciu pieca ssanie komina zostaje zatamowane, a cała ilość ciepła zaakumulowana w piecu wypromieniowywać może tylko do pokoju. Siły rozpierające, które powstają przy rozgrzewaniu się wnętrza ceramicznego naprężają sprężystą powłokę, powodując tem samem powstanie kontr-siły niedopuszczającej do jakichkolwiek odkształceń pieca.

Układ wnętrza ceramicznego ustalony jest z dokładnem zastosowaniem wszelkich dotychczasowych ulepszeń w kierunku zwiększenia sprawności i celowości zużytego paliwa a odporność konstrukcji na niszczące działania ognia jest tutaj możliwie w największy sposób zapewniona.

Piec Szrajbera jak już wspomnieliśmy, pozwala na wielką oszczędność opału i to do 50 proc. a przytem promieniuje ciepło powyżej doby od czasu napalenia, przyczem nie nagrzewa nadmiernie swej powierzchni, zaspokaja więc wymogi higjeny i bezpieczeństwa. Ponadto, jeśli zważymy, że piec Szrajbera usuwa konieczność częstego remontu i przestawiania i że zabezpiecza od szkód i strat na jakie naraża nas niedostateczne ogrzanie budynku, to łatwo zdać sobie sprawę z jego użyteczności. Budowa pieców systemu Szrajbera jest coraz bardziej popularną i w naszem budownictwie mieszkaniowem niewątpliwie odegra wielką rolę.

Centralne ogrzewanie dużych miast

W niektórych stolicach zachodniej Europy, jak np. w Paryżu lub Londynie postanowiono zainstalować w najbliższej przyszłości centralę ogrzewniczą, którąby za pomocą przewodów na wzór instalacji gazowej lub wodociągów dostarczała ciepła dla ogrzewania mieszkań ludzkich. Pierwsze próby nad praktycznem rozwiązaniem tego zagadnienia robiono już w pierwszych latach po wojnie światowej. Wyniki były takie, że naogół zużycie paliwa jest prawie takie same jak przy ogrzewaniu pojedyńczem za pomocą pieców lub centralnego ogrzewania domowego. Jednakże ogrzewanie mieszkań ze wspólnej centrali miejskiej jest o wiele wygodniejsze, zdrowsze, łatwiejsze do regulowania, a zwłaszcza ekonomiczniejsze z powodu obniżenia pracy wykonawczej.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki instalacje tego rodzaju istnieją już oddawna. Pierwsze ogrzewanie centralne z odległości zostało tam urządzone w roku 1878 i bardzo szybko zostało rozpowszechnione po wszystkich dużych miastach amerykańskich. Dzisiaj niema już w Stanach Zjednoczonych miasta powyżej 20.000 mieszkańców, któreby nie posiadało centralnego ogrzewania, rozsyłającego ciepło po wszystkich domach. Nowy Jork np. posiada dla takich celów olbrzymią kotłownię o 83.000 metrach kwadratowych, z której przewody długości 55 kilometrów rozprowadzają po całym mieście przeszło 2,3 miljonów ton pary rocznie.

Szwedzki eksport drzewny

Rok 1928 mimo trudności, jakie wystąpiły z wiosną, był w całości pomyślny. Wywóz wynosił około 60 proc. produkcji. Wywóz materjału tartego wynosił w r. 1927 1.108 tys. standartów, zaś w 1928 1.046 tys. standartów. Wśród rynków zbytu na pierwszem miejscu stoi Anglja z 350 tys. stand. dalej Francja, Holandja, Danja i Niemcy z 52 tys. stand. Charakterystyczny jest wzrost wywozu do Francji, Danji Holandji, Belgji i Hiszpanji, zaś zmniejszenie go do Anglji i Niemiec. Jak z tego widać, eksport szwedzki przerzuca się w tej chwili na rynki Europy zachodniej i południowo-zachodniej ustępuje zaś z rynku niemieckiego oraz z rynku angielskiego, na którym szczególnie dotkliwie daje się odczuć konkurencja rosyjska. Jak z tego wynika, drewno polskie w coraz mniejszym stopniu spotyka się z konkurencją szwedzką. W początkach marca tranzakcje eksportowe przedstawiały poziom bardzo wysoki, wyższy niż w r. ub. bo wynoszący 470 tys. stand. W styczniu zawarto poważne umowy na dostawy do Francji, Belgji i Holandji. Zapotrzebowanie ze strony Anglji zgłoszono dopiero w marcu.

Szczególnie znaczny był popyt na drewno sosnowe. Na pierwszem miejscu stoją dostawy na rynek angielski w maju i czerwcu.

Ceny uległy obniżce w stosunku do r. ub., co przypisać należy wpływowi konkurencji rosyjskiej.

Nagrodzony „ZŁOTYM MEDALEM" na Wystawie Budowlanej VI Targów Wschodnich we Lwowie 1926 r.

HYDROFUGE „CASTOR"

ZABEZPIECZA OD

7301

WILGOCI

przeciekania, wstrzymuje ciśnienie **WODY** we wszystkich przypadkach, jako to: izolacji rezerwoarów, murów, kanałów, basenów, **tunell**, **tarasów**, fasad, szczytów i fundamentów

Hydrofuge „CASTOR" dodaje się do zaprawy cementowej

W LONDYNIE przy placu Piccadilly CIRCUS

największa z istniejących KOLEJ podziemna została uszczelniona

hydrofuge CASTOREM

Posiada na składzie: 7151

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

MAURYCY KARSTENS

Sprzedaż: w Warszawie, ul. Koszykowa 7. Tel. 27-95.

W Krakowie: Biuro „CASTOR", ul. Kleparz 5, Tel. 218
w Katowicach: inż. K. Wretowski, Gen. Zajączka 19. Tel. 14-15.
W Poznaniu: Tow. Akc. „Materjał Budowlany" Seweryna Mielżyńskiego 23. Tel. 29-76 i 38-74.

Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

Gaśnice wodne

najlepszą ochroną przeciwpożarową

Gaśnica wodna jest najpewniejsza w użyciu i nie zawodzi nigdy, gdyż pracuje tylko czystą wodą. Czynność jej stale kontrolujemy sami, i sami dopełniamy ją wodą. Promień wody nieprzerwany



7236

ADAM KRYSIEWICZ, POZNAŃ

św. Marcin 16-17. Telefon 4136

Cement, wapno

budowlane i hydrauliczne, cegły, pustaki, płyty cegłowe, dachówki, papy dachowe zwykłe i specjalne asfaltowe, papę izolacyjną, smołę, lepnik, żelazo, gwoździe, gips, trzcinę, kafle, płyty posadzkowe, **glazurowane płyty ścienne, glazurowane rury kamionkowe i koryta,** wyroby **szamotowe Kulmiza i Radeburskie,** zaprawy tynkowe do fasad, karbolineum, płyn izolacyjny przeciw wilgoci i przeciekaniu wody **„CERESIT"**, materjały do izolacji, cegły i dachówki szklane, szplisy i gonty (szkudły), ziarnka marmurowe do terrazza, piaskowiec do szlifowania, parkiet dębowy, linoleum, **dachówkę azbestowo-cementową,** specjalną papę asfaltową **„BINOLIT"**, siatkę drucianą z wstawkami z gliny palonej, oraz wszelkie inne artykuły w zakres budownictwa wchodzące, dostarcza najtaniej i pierwszorzędnej jakości (7333

1603

Stefan Pełczyński

Hurtownia Materjałów Budowlanych

Poznań III, Dworzec Towarowy, tel. 5605

CEGIELNIE

Nowoczesne urządzenia mechaniczne

dla cegielń jak prasy, walce, kołotoki, wyciągi, maszyny parowe, kotły motory ropne, transmisje i t. d dostarczają **natychmiast i na bardzo dogodnych warunkach**

Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów

L. ZIELENIEWSKI i FITZNER-GAMPER S. A.

Kraków

7347

Blacha cynkowa
Blacha pocynkowana
Blacha biała angielska
Blacha czarna żelazna

Reprezentacja Zjednoczonych Polskich Walcowni Blachy Cynkowej 7539

Glejta i minja ołowiana
Cyna angielska

WARSZAWSKA HURTOWNIA BLACHY

IZRAEL MANDELBAUM

WARSZAWA, TWARDA 4. TELEFON 72-91

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 25. 7. Stefan Pelczyński, hurtownia materjałów budowlanych, Poznań 3, Dworzec Towarowy notuje następujące ceny (w złotych): cegła iłówka 64—68, cegła tonówka 69—78 za tysiąc sztuk, franco wagon cegielnia; dachówki karpiówki I klasy 150 za 1 000 sztuk franco wagon cegielnia; wapno budowlane dla odsprzedawców 4.15, dla konsumentów 4.40 za 100 kg. loco wagon Wapienniki pod Inowrocławiem; cement portlandzki za worek papierowy a 50 kg. 6.00, dla budowniczych i odsprzedawców, względnie 6.75 dla konsumentów. Następne ceny rozumieją się franco stacja Poznań lub skład w Poznaniu: cement portlandzki za beczkę 180 kg. 22.50, za beczkę 200 kg. 24.50, za worek pap. 50 kg. 6; wapno budowlane w bryłach za 50 kg. 2.60 dla odsprzedawców, względnie 2.80 dla konsumentów, wapno hydrauliczne zł 12 za beczkę 150 kg.; papa dachowa za metr kw. nr. 80 zł 1.05, nr. 1000 zł 0.86, nr. 125 zł 0.73, nr. 150 zł 0.64, nr. 175 zł 0.57, nr. 200 zł 0.53, papa izolacyjna za metr kw. zł 2.50, górnośląska smoła preparowana, bezwodna zł 28.50 za 100 kg. netto, za beczkę osobno zł 16; lepik z węgla kamiennego zł 40 za 100 kg.; powyższe ceny za smołę i wyroby smołowcowe obowiązują tylko przy stałym odbiorze i przy większych ilościach. Trzcina sufitowa szyta drutem palonym po zł 4, szyta drutem pocynkowanym po zł 4.40 za wałek 20 m. kw.; gips murarski zł 6.25, gips sztukatorski zł 7.25 za 1 worek 75 kg. łącznie z 1 workiem, przy dostawach całolub półwagonowych ceny odpowiednio niższe.

Warszawa, 25. 7. Na rynku materjałów budowlanych płacono za 1 000 sztk loco cegielnia podmiejska. Cegła 70—80, fracht 15—20, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 105—110 zł, cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląsk kosztuje 60—68 zł, plus fracht do Warszawy 32—35; loco budowa cegła śląska kalkuluje się 105—110. Cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 60—65, fracht 30, loco budowa 105—110. Cegła tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.30, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.30, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 22.05 zł, doliczając do tego 1 zł zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy dojdzie do ceny loco skład 26.50, loco budowa 27.50, cena beczki 189 kg. wyniesie odpowiednio 24.50 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się ok. 1.40 taniej, worek na 50 kg. kosztuje tylko 0.55, plus 6 groszy stempel. Wapna różnych gatunków franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6.50, II gat. 5.75, III gat. 5.50. Jaworznia kielecka I gat. 5.75, Zagórze kieleckie 5.50, Wietrznia kielecka 5.10, Chęciny kieleckie I gat. 5.80, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.95, sosnowieckie I gat. 4.75 i Piechcin poznański 5.40. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje od 1.50—2, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 8, wapno lasowane za 1 m.³ z dostawą na budowę 45 zł, stare lasowane 50 zł. Gips za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelarski 17, a alabastrowy 25, wszystkie te gat. loco bud o 1 zł drożej.

Lublin, 25. 7. Na rynku materjałów techniczno-budowlanych pomimo sezonu panuje zupełny zastój, notowano: cegła ogniotrwała od zł 20—70, zależnie od gatunku, cement w beczkach 50 kg. zł 6.40, kafle kwadratele zł 0.55, berlińskie majolikowe zł 2 za sztukę, płyty kuchenne i ruszty zł 0.60 za 1 kg, piecyki do pieczenia zł 1.50 za 1 kg., drzwiczki hermetyczne komplet zł 12. Zapotrzebowanie bardzo małe, tendencja słaba.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 25. 7. Centralne Biuro Polskich Fabryk Gwoździ i Drutu w Warszawie, Królewska 25, notuje następujące ceny za 100 kg. loco stacja odbiorcza: gwoździe zł 65, drut ocynkowany zł 97, druty inne zł 80. Dopłata za wymiar i gatunek według specjalnych cenników. Od powyższych cen zasadniczych udzielają się rabaty: na gwoździe i druty ocynkowane do 5 proc. Na druty inne 10 proc. Rabaty są zależne od ilości i specyfikacji towaru. Za 100 kg. franco wagon stacja nadawcza. Drut kolczasty czarny: cena zasadnicza zł 80, dopłata zł 30, razem 110 zł, ocynkowany: cena zasadnicza zł 97, dopłata zł 40, razem 137 zł. W razie żądania drutu kolczastego o określonej wadze na koziołku, dopłata wynosi za rozważenie zł 10 za 100 kg. Ceny powyższe rozumieją się brutto za netto, co znaczy, że waga liczy się łącznie z koziołkami, za druty kolczaste normalne, tj. o średnicy 2.5 mm. z pęczkami o 4-ch kolcach, rozmieszczonemi w odstępach 60—75 mm.

Katowice, 25. 7. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütte P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dn. 25 lipca 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:	zł gr
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) Nr. 0	220.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) Nr. 1	215.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) Nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350+2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Bednarka zimno walcowana	— —
Walcówka (drut okrągły od 5½ do 13 mm., kwadratowy od 5¼ do 8 mm.)	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 m/m i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 m/m	525+2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała nomalna	97.57
Cegła ogniotrwała kopułakowa	107.50
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamień wapienny	7.—

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDL LONDYŃSKIEJ

w dniu 16. 7. 1929 r. w złotych po kursie dnia za tonę metr. — Aluminjum 4256. Antymon 2213. Cyna standard 8948. Cynk hutniczy 1074. Miedź elektrolityczna 3575. Miedź standard 3027. Ołów miękki — Nikiel 7448. Rtęć 28143. Srebro za 1 kg. 142.

CENY ODLEWÓW ZE STOPÓW SPECJALNYCH.

Koło odlewni metali półszlachetnych notuje od dnia 10. 4. 1929 r. następujące ceny odlewów ze stopów specjalnych, przepisanych przez ministerstwo kolei żelaznych dla taboru P. K. P.

Gatunek stopu i marka		Cena za 100 kg.
Bronz panewkowy	VII1	624 złotych
Bronz osprzętowy	VII2	578 złotych
Bronz fosforowy	VII3	630 złotych
Mosiądz	VIII	457 złotych

CENA ODLEWÓW Z METALI PÓŁSZLACHETNYCH.

Podług notowań Koła Odlewni metali półszlachetnych od dnia 30. 4. 1929 r. obowiązują aż do odwołania następujące ceny na armaturę mosiężną 5 zł 50 gr, armaturę bronzową 6 zł, armaturę fosforbronzową 6 zł 30 gr, odlew mosiężny galanteryjny 10 zł.

Ceny te rozumieją się za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę.

Złoty w dniu 25 lipca 1929 roku.

Berlin przekaz na Warszawę 46.90—47.10, przekaz na Katowice 46.925—47.125, przekaz na Poznań 46.925—47.125, gotówka grube 46.80—47.20, Zurych przekaz 58.30, Londyn przekaz 43.26, N. Jork przekaz 11.25, Budapeszt gotówka 64.10—64.40, Wiedeń przekaz 79.435—79.715.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych.

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł. Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4808. fabryk krajowych, które wyrabiają gaz „Rechau".

Nr. 4809. firmy, dostarczającej opiłki bursztynowe wzgl. szlifiernie bursztynu na Pomorzu.

Nr. 4852. firm, zajmujących się dostawą dykty (fornieru sosnowego).

Nr. 4865. fabryk artykułów technicznych i zakładów izolacyjnych, mających zapotrzebowanie na sierść świńską do celów techn.-izolacyjnych.

Nr. 4888. firm, które trudnią się sprzedażą „Bohröl".

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4910. firmy, dostarczającej wanny z materjału t. zw. Steingut lub Ton.

Nr. 4911. fabryki, wyrabiającej maszyny do zgrubienia i spawania.

Nr. 4912. firmy, wyrabiającej blaszki platynowe do aparatów do elektryzowania.

Nr. 4916a. fabryki, wyrabiającej świdry spiralne z marką ochronną „gwiazdka".

Nr. 4920. fabryki, dostarczającej maszyny do wyrobu pudełek.

Nr. 4923. firmy, wyrabiającej dzwonki elektryczne i aparaty do elektryzowania.

Nr. 4924. wytwórni, dostarczającej grzejniki (radjatory) do centralnego ogrzewania na G. Śląsku.

Nr. 4925. firmy, wyrabiającej rury żebrowe do centralnego ogrzewania na G. Śląsku.

Nr. 4926. fabryki, dostarczającej kotły członowe do ogrzewania na G. Ślsąku.

Nr. 4931. fabryki, mogącej dostarczyć ręczne wózki skrzynkowe 4-ro kołowe okute od 80—130 cm. dług.

Nr. 4932. fabryki, dostarczającej śrubunki mosiężne do oliwiarek zapasowych 26 mm. średnicy w świetle (zakrętki).

Nr. 4934. wytwórni latarń powozowych.

Nr. 4939. firmy, która wykonuje ściany sitowe 19 mm. grubości z rurami do lokomobili „Lanza" 5/60 H. P.

Nr. 4940. firmy krajowej, dostarczającej podkładki do śrub drzewnych, tłoczone niklowane (Modelltischlerei).

Nr. 4941. fabryki krajowej, dostarczającej klucze i sprężyny do wpuszczanych zamków do drzwi (Einsteckschlösser) masowo dla fabryk zamków.

Nr. 4943. fabryki, wyrabiającej drut płaski 6×2, lub 2×1,5 mm.

Nr. 4944. huty żelaza (odlewni), która kupuje stare żelastwo.

Nr. 4945. fabryki wyrabiającej czysto mosiężne karnisze do okien.

Nr. 4951. firmy, dostarczającej całkowite urządzenia do wyrobu siatek drucianych.

Nr. 4952. fabryki, wyrabiającej latarki elektryczne kieszonkowe.

Nr. 4953. szwedzkiej fabryki lub zastępstwa w Polsce, która wyrabia szwedzkie toczki szmerglowe do ostrzenia pił marki „Alfa".

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie dnia 12. 8. 1929 roku ogłasza przetarg na dostawę:

1) Jednorazową, względnie w kilku partjach ze wskazaniem terminu ważności cen zaoferowanych dla ewentualnych dalszych potrzeb w kg.: 36.000 pokostu lnianego, 800 farby olejnej, 240 kreozotanu 100 proc., 120 emulsyny, 400 łoju zwierzęcego. W szt. 5 korb stolarsk. na kulkach z uchwyt. 2-u szczęk, 10 lutownic blach. prost. waga miedzi 0,5 kg., 20 narzynaków ślus. 1/8", 100 — 3/16", 50 — 7/16", 10 — 7/8" i 10 — 1", 25 noży rymarsk. prost. 9", 30 nożyc krawieck. 9", 15 obcęgów do gwoździ 10", 40 cęgów płask. z boczn. cięciem 6,8", 55 kluczów podw. kuto-pras. 1/4×5/16" i 1/4×3/8". oraz różnych części skład. do gaz. oświetlenia. 2) Roczna: 10.000 kg. świec stearynowych; nacinanie zdartych pilników różnych wymiarów, profili i nacięć. Ceny należy podać za nacięcie 1" równiaka, gładzika, tarnika i do pił, oraz za nacięcie 1 kg. zdzieraka, osełki do luster suwakowych, maszynowego równiaka i gładzika, loco fabryka wraz z cechowaniem znakiem PKP. — Pilniki do nacięcia będą wysyłane fabryce bezpośrednio przez Warsztaty i Parowozownie. — Koszty przewozu pilników w obie strony opłaca fabryka, podając takowe w rachunkach do zwrotu. —Na dostawę świec wyszczególnione w poz. 2-ej z tolerancją na plus lub minus 20 proc., oraz na nacinanie zdartych pilników. Dyrekcja zawrze umowę roczną, względnie półroczną z prawem przedłużenia w razie obustronnej zgody na dalsze 6 miesięcy; odnośnie zakupów świec umowa półroczna obejmowałaby połowę ilości rocznej z tolerancją na plus lub minus 10 proc. — Oferty składać należy do godz. 15-tej dnia 12 sierpnia 1929 roku do skrzynki, znajdującej się w korytarzu W-łu Zasobów, Al. Jerozolimska Nr. 1/3.

Otwarcie ofrt nastąpi w sali posiedzeń Dyrekcji dnia następnego o godz. 9-ej. — Szczegóły, dotyczące składania ofert, ogłoszone zostały w Monitorze Polskim Nr. 37 z dnia 14. 2. 1929 roku. Wzory, wykazy i rysunki są do obejrzenia w W-le Zasobów w dni powszednie od godz. 10 do 12-ej; ogólne przepisy o dostawach i przetargach na PKP. są do nabycia w pokoju Nr. 10 za opłatą zł 1.00 znaczkami pocztowemi — warunki techniczne na poszczególne materjały — po 50 gr. za egzemplarz.

PRZETARG.

Komisja likwidacyjna państwowych zakładów graficznych ministerstwa skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimska 91), ogłasza na dzień 16 sierpnia 1929 roku (piątek o godz. 15-tej przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż:

25 motorów elektrycznych od 0,5 do 10 KM.;
4 maszyny do pisania;
1 maszyna do liczenia;
1 kompresor parowy;
1 urządzenie koperciarni.

Przedmioty wystawione na sprzedaż oglądać można w składzie P. Z. G. Al. Jerozolimska 91 od godz. 15—17-tej.

Informacyj udziela Wydział Gospodarczy P. Z. G., tel. 130-26.

Wydział Powiatowy powiatu wrzesińskiego rozpisuje niniejszem

KONKURS

na stanowisko budowniczego powiatowego (inżyniera drogowego). Reflektuje się tylko na pierwszorzędne, poważne, kwalifikowane siły. Warunki według umowy.

Zgłoszenia z podaniem warunków przyjmuje Wydział Powiatowy do dnia 15 sierpnia r. b.

Do zgłoszenia należy dołączyć odpisy świadectw i curriculum vitae.

Posada jest do objęcia od 15 września ewentl. wcześniej.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
(—) Charkiewicz.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 163 z dn. 18. 7. r. b. przetarg publiczny wyznaczony na dzień 14 sierpnia 1929 r. na roboty betonowe związane z naprawą portalu mostu kolejowego przez Wisłę w Tczewie.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG.

Powiatowa Kasa Chorych w Koźminie ogłasza niniejszem przetarg na wykonanie prac:

Ziemnych, fundamentowych i murarskich, żelbetonowych, asfaltowych, tynkarskich, ciesielskich wł. materjału, stolarskich dla budowy Powiatowej Kasy Chorych w Koźminie.

Oferty należy składać zapieczętowane z odpowiedniem napisem w Powiatowej Kasie Chorych w Koźminie — do dnia 1 sierpnia 1929 roku do godz. 12-tej w południe.

Oferty doręczone po godz. 12 uwzględnione nie będą.

Powiatowa Kasa Chorych zastrzega sobie wolny wybór oferenta, rozdzielenie prac między oferentów, lub nieuwzględnienie żadnej z ofert.

Ślepe kosztorysy odebrać można w sekretarjacie Powiatowej Kasie Chorych w Koźminie od dnia 25 lipca r. b., za opłatą 5,— złotych.

St. Rulski **Portaszkiewicz**
Komisarz rządowy. **Dyrektor.**

OGŁOSZENIE O PRZETARGU.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach rozpisuje niniejszem publiczny, pisemny przetarg ofertowy na wykonanie budowy linji kolejowej lokalnej normalnotorowej „Strzebin — Woźniki" od km. 0.00 do km. 13.078 położonej na terytorjum gmin:

Strzebin, Psary, Lubsza, Woźniki.

Przedmiotem przetargu jest wykonanie robót ziemnych podtorza wraz z przepustami, przejazdami, przełożeniem dróg i wód bieżących, łącznie z dostarczeniem wszelkiego potrzebnego materjału budowlanego.

Plany szczegółowe, przedmiary, wykazy, przepisy techniczne oraz ogółowe i szczegółowe, warunki wnoszenia pisemnych ofert i prowadzenia budowy przeglądać można w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, gmach Województwa IV. piętro, pokój nr. 890 od dnia 23 lipca 1929 r. w godzinach urzędowych.

Oferty z załącznikami składać należy do dnia 5 sierpnia 1929 r. godzina 11-ta w kancelarji Wydziału Komunikacji pokój nr. 874 w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na budowę linji kolejowej lokalnej „Strzebin — Woźniki", a ti tylko na osobnych formularzach, które nabyć można w wyżej wspomninianym Urzędzie w cenie po 20 złotych.

Rozprawa ofertowa odbędzie się w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, gmach główny IV piętro, pokój nr. 916, dnia 5 sierpnia 1929 roku o godzinie 12-tej.

Wadjum w wysokości 5 proc. łącznej ceny ofertowej, złożyć należy przed terminem otwarcia w Głównej Kasie Skarbowej Województwa Śląskiego w Katowicach, w gotówce lub w papierach wartościowych, w myśl rozporządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 10 października 1927 r. L. 8284/III.

O wykonanie powyższej budowy ubiegać się mogą tylko firmy, wykazujące się długoletnią praktyką w budowie kolei, odpowiednią zdolnością finansową, niezbędną dla uruchomienia budowy, wreszcie posiadanie odpowiedniego inwentarza budowlanego.

Oferty na częściowe wykonanie dostaw lub prac budowlanych nie będą uwzględnione. Śląski Urząd Wojewódzki zastrzega sobie wolny wybór oferenta.

Za Wojewodę:
(—) Dr. Banaszkiewicz, m. p.
Naczelnik Wydziału Komunikacji.

Śląski Urząd Wojewódzki — Wydział Skarbowy — w Katowicach ogłasza

KONKURS NA STANOWISKA:

1. techniczne I. kategorji w Urzędach Katastralnych;
2. techniczne II. kategorji w Urzędach Katastralnych.

Warunki przyjęcia:

a) obywatelstwo polskie,
b) nieprzekroczony 40 rok życia,
c) niezkazitelna przeszłość,
d) zdolność fizyczna do służby państwowej,
e) dla wymienionych pod 1.: ukończenie wyższych studjów technicznych,
f) dla wymienionych pod 2.: ukończenie studjów technicznych — dział miernictwa w jednej ze średnich szkół państwowych.

Wynagrodzenie na czas służby przygotowawczej będzie przyznane kandydatom wymienionym pod 1. w wysokości uposażenia służbowego grupy X, szczebla „a" zaś kandydatom wymienionych pod 2. w wysokości uposażenia grupy XI, szczebla „a" unormowanego ustawą z dnia 9. 10. 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924).

Do podania należy dołączyć własnoręcznie napisany życiorys i dokumenty wyszczególnione pod a), b), c), e) wzgl. f) w oryginale względnie sądownie lub notarjalnie uwierzytelnionym odpisie.

Podania wraz z dokumentami należy przesyłać do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego — Wydziału Skarbowego — w Katowicach.

Przy równych kwalifikacjach kandydaci, pochodzący z Województwa Śląskiego mają pierwszeństwo.

Wojewoda: (—) Dr. Grażyński m. p.

PRZETARG NA SPRZEDAŻ MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH.

2-gie Okręgowe Szefostwo Budownictwa ogłasza na dzień 12. sierpnia r. b. godzina 10 rano przetarg publiczny na sprzedaż materjałów budowlanych, materjałów i maszyn elektrotechnicznych i mechanicznych.

Bliższych informacyj udziela w godzinach urzędowych Zarządca Działu Magazynów Saperskich Pomocniczej Składnicy Inżynierji w Lublinie. Obóz Południowy. Tamże znajdują się szczegółowe wykazy przedmiotów podlegających sprzedaży.

Reflektanci na kupno winni przed rozpoczęciem licytacji złożyć na ręce przewodniczącego Komisji licytacyjnej wadjum w wysokości 5% proc. ceny wywoławczej.

Magistrat miasta Ostrzeszowa rozpisuje niniejszem

PRZETARG OFERTOWY

na wykonanie:

1. Prac ciesielskich.
2. Centralnego ogrzewania ciepłą wodą.
3. Instalacji ustępów, umywalni, przewodu wodociągowego i gazowego,

przy rozbudowie Szkoły Powszechnej w Ostrzeszowie, ulica Krakowska.

Oferty na powyższe prace z dostawą materjałów przyjmuje Magistrat m. Ostrzeszowa w zamkniętych i opieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w napis: „Oferta na.... przy rozbudowie Szkoły Powszechnej w Ostrzeszowie" do dnia 22 sierpnia r. b., godziny 12 w południe, Ratusz, pokój 8, w którym to dniu o godz. 17, przy udziale ewentualnie obecnych oferentów nastąpi otwarcie ofert.

Do oferty należy dołączyć dowód na złożenie w Kasie Miejskiej w Ostrzeszowie wadjum w wysokości 5% oferowanych sum ofertowych.

Formularze ofertowe (ślepe kosztorysy) względnie potrzebne rysunki otrzymać można w Magistracie, Wydział Budownictwa w Ostrzeszowie, za opłatą:

ad 1) 20,— zł;
ad 2) i3) po 30,— zł., za potrzebny komplet rysunków.

Tamże można również przejrzeć rysunki i otrzymać bliższych informacyj co do warunków ogólnych, szczegółowych i technicznych, jak również warunków obowiązujących przy ubieganiu się o roboty i dostawy miejskie.

Magistrat zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta względnie podziału prac na kilku oferentów, lub odrzucenie wszystkich ofert bez podania powodów.

Oferty złożone po upływie oznaczonego terminu i nieodpowiadające wymogom niniejszego ogłoszenia oraz warunkom obowiązującym przy ubieganiu się o roboty miejskie, rozpatrywane nie będą.

Magistrat.

PRZETARG.

Nadleśnictwo Rudnickie w Wieczoryszkach, poczta Rudniki koło Jaszun, województwo wileńskie, podaje do wiadomości, że o godz. 12-tej, dnia 2-go sierpnia r. b. odbędzie się licytacja w drodze przetargu ustnego i ofert pisemnych na sprzedaż materjałów drzewnych, a mianowicie:

1) Loco las na terenie całego Nadleśnictwa drewno opałowe, wyrobione w szczapach, pochodząc z etatu 1928/29 roku w przybliżeniu:

sosny	5.300 m. p.
olszy	7.600 m. p.
brzozy	2.500 m. p.
osiki	400 m. p.
świerku	750 m. p.
jesionu	10 m. p.
Ogółem	16.560 m. p.

2) Loco stacja Stasiły papierówka świerkowa długość polana 1 mtr., wyrób 1928 r. około 80 m. p.

Warunki licytacji i wykaz objektów licytacyjnych ze wskazaniem cen i wysokości wadjów są do przejrzenia w lokalu Nadleśnictwa Rudnickiego i Dyrekcji Lasów Państwowych w Wilnie.

Nadleśniczy.

OGŁOSZENIE.

Dnia 12 sierpnia 1929 roku, o godz. 12-tej w południe, odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach (Florjańska 10) przetarg ustny i zapomocą ofert pisemnych na sprzedaż:

1) produktów suchej destylacji drewna, terpentyny, smoły i węgla,
2) karpiny przemysłowej,
3) żywicy,
4) urządzeń terpentyniarni,
5) oraz dzierżawę terpentyniarń z przydziałem karpiny z lasów państwowych.

Szczegółowych informacyj udziela się w godzinach urzędowych.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach.

PRZETARG BUDOWLANY.

Kierownictwo Zbrojowni nr .5 w Przemyślu rozpisuje przetarg ofertowy na budowę poczekalni dla robotników i strzelnicy przy Zbrojowni nr. 5 w Przemyślu.

Wszelkich informacyj co do ogólnych warunków wykonania robót udziela Kierownictwo Zbrojowni nr. 5 w Przemyślu między godz. 8 a 12. Każdy oferent winien stwierdzić podpisem, że czytał te warunki i, że bez żadnych zastrzeżeń poddaje się im. Druki ofertowe do nabycia za zwrotem kosztów w Kierownictwie Zbrojowni nr. 5 w Przemyślu.

Zabezpieczenie (wadjum) w wysokości 3% oferowanej kwoty należy składać w Kasie Skarbowej w Przemyślu lub w Kierownictwie Zbrojowni nr. 5 z tem, że po zatwierdzeniu oferty, musi być uzupełnione do dni 8-miu do 5%.

Do oferty należy dołączyć: 1) dowód, że przedsiębiorca ma prawo wykonywania robót publicznych, 2) stwierdzenie, że przedsiębiorcy znane są przepisy budownictwa wojskowego, 3) kwit na złożone zabezpieczenie.

Druki ofertowe należy sporządzać ściśle według podanych przepisów; mają zawierać osobno cenę jednostkową na materjał, a osobno na robociznę, oprócz tego ilościowe zestawienie materjałów potrzebnych wraz z cenami.

Tak druki ofertowe jak i wstawiane ceny mają być przejrzyście napisane, a wszelkie wątpliwości będą rozstrzygane z korzyścią dla Skarbu Państwa.

Kierownictwo Zbrojowni nr. 5 zastrzega sobie prawo dowolnego powiększenia lub pomniejszenia robót.

Druki ofertowe w dwóch egzemplarzach w zamkniętych kopertach, opatrzonych pieczęciami lakowemi i napisem: „Przetarg na budowę poczekalni i strzelnicę" należy składać w Dziale Ogólnym Zbrojowni nr. 5 w Przemyślu do dnia 1-go sierpnia 1929 r. godz. 10 rano, poczem nastąpi komisyjne otwarcie tychże.

Kierownictwo Zbrojowni zastrzega sobie dowolny wybór oferenta oraz prawo przeprowadzenia dodatkowego przetargu ustnego. Oferty inaczej sporządzone i bez załączników nie będą rozpatrywane.

Oferty można składać na poczekalnię lub strzelnicę oddzielnie.

PRZETARG.

Fundusz Kwaterunku Wojskowego ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie następujących robót:

1) instalacji centralnego ogrzewania wodnego niskiego ciśnienia w domu oficerskim przy ul. Czerniakowskiej, róg Huzarskiej, w Warszawie;

2) instalacji wodociągowo-kanalizacyjnej w domu oficerskim przy ul. Czerniakowskiej, róg Huzarskiej, w Warszawie.

Termin składania i otwarcia ofert dnia 2-go sierpnia (piątek) 1929 roku, o godzinie 12-ej w południe.

Wadjum w wysokości 3 proc oferowanej sumy w gotówce składać do Banku Gospodarstwa Krajowego na konto Nr. 1288, zaś w papierach wartościowych, objętych okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dnia 10 września 1927 roku, do kasy F. W. K.

Roboty zostaną oddane za ceny jednostkowe, stałe przez cały czas robót.

Plany, kosztorysy i warunki szczegółowe można otrzymać w kancelarji F. W. K., Warszawa, Żoliborz, ul. Śmiała Nr. 31.

PONOWNY PRZETARG.

Magistrat miasta Rawicza wyda w drodze publicznego przetargu następującce prace: Roboty zduńskie 86 szt. piecy kaflowych pokojowych w koszarach Korpusu Kadetów Nr. 3 w Rawiczu.

Formularze ofertowe otrzymać można w ogdz. urzędowych w Magistracie za opłatą 1.— zł.

Pokwitowanie na złożone wadjum i to 5 proc. sumy kosztorysowej należy dołączyć do oferty.

Oferty należy w zamkniętych kopertach z napisem: „Oferta na wykonanie robów zduńskich dla Korpusu Kadetów Nr. 3", nadesłać do Magistratu do dnia 1 sierpnia r. b., do godz. 18, o którym to czasie nastąpi otwarcie ofert. Przy otwarciu ofert mogą być obecni oferenci lub ich zastępcy. Do oferty należy dołączyć próbny kafel.

Magistrat zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, podziału prac pomiędzy kilku oferentów, względnie nieuwzględnienie oferty bez podania powodów.

Rawicz, dnia 23 lipca 1929 r.

(—) **Sławiński**, burmistrz kom.

Związek Samodzielnych Polskich Budowniczych na Śląsku z siedzibą w Katowicach, ul. Kopernika 14, rozpisuje

KONKURS

na posadę dyrektora szkoły budownictwa w Katowicach.

Kandydaci, którzy ukończyli Politechnikę polską lub równorzędną i wykażą się kwalifikacją pedagogiczną w zakresie budownictwa, zechcą nadesłać wnioski wraz z uwierzytelnionemi odpisami świadectw ukończenia studjów, oraz świadectwem obywatelstwa polskiego, moralności, jako też z krótkim curriculum vitae na adres Związku do końca bm.

Wybór kandydata wymaga zatwierdzenia przez władze nadzorcze Szkoły, taksamo ustalenie wysokości poborów. Posada jest do objęcia od 1-go września br. Górnoślązacy przy równych kwalifikacjach mają pierwszeństwo.

(—) St. Mastalerz syndyk. **(—) Inż. E. Turżański prezes Związku.**

KONKURS.

na stanowisko nauczycieli przedmiotów zawodowych, Dróg i Mostów, Budownictwa i Meljoracji z Miernictwem, do Szkoły Średniej Budownictwa w Lublinie. Wymagane jest ukończenie wyższych studjów z dyplomem inżyniera i odpowiednia praktyka w danym zawodzie. Pierwszeństwo otrzymają Inżynierowie z uprzednią praktyką pedagogiczną. Warunki od umowy. Termin składania ofert do dnia 15 sierpnia r. b.

Oferty przyjmuje kancelarja szkoły przy ul. Kr. Leszczyńskiego Nr. 11.

Dyrekcja Szkoły Budownictwa.

OGŁOSZENIE.

Niniejszem podaje się do publicznej wiadomości, że w dniu 9 sierpnia r. b. Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie sprzeda w drodze publicznego przetargu ofertowego około: 2500 ton starych szyn normalnotorowych, zdatnych do celów budowlanych, 2600 ton staroużytecznych szyn normalnotorowych, 344 ton złomu szyn wąskotorowych.

Warunki przetargu i informacje udziela Wydział Zasobów (III piętro pokój 38) w dni urzędowe od godz. 12—13-tej.

PRZETARG.

Urząd Gminny w Chropaczowie ogłasza przetarg publiczny na budowę 3 domów mieszkalnych, robotniczych, 3 piętrowych w Chropaczowie. Potrzebne do przetargu podkładki oraz warunki można nabyć (dopóki zapas starczy) za zwrotem kosztów nakładu w Kierownictwie budowy domów robotniczych w Katowicach, gmach wojewódzki, pokój nr. 826, IV piętro, gdzie również można zasiągnąć bliższych informacyj dotyczących budowy.

Oferty należy składać w Urzędzie Gminnym w Chropaczowie w terminie do dnia 3 sierpnia rb., w którym to dniu o godz. 11-ej nastąpi otwarcie ofert.

Oferty należy składać w kopertach zapieczętowanych z napisem: „Oferta na budowę domów mieszkalnych robotniczych" z dołączeniem zaświadczenia złożenia wadjum w gotówce, wzgl. w papierach wartościowych w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Urząd Gminny zastrzega sobie wolny wybór oferenta, oraz ewtl. unieważnienie przetargu bez podania powodów, jak również zmniejszenia wzgl. zwiększenia ilości mających się budować domów.

Kom. naczelnik gminy
(—) J. Przybyła.

PRZETARG.

Powiatowa Kasa chorych w Koźminie ogłasza niniejszem przetarg na wykonanie prac:

ziemnych, fundamentowych i murarskich, żelbetonowych, asfaltowych, tynkarskich, ciesielskich wł. materjału, stolarskich, dla budowy Powiatowej Kasy Chorych w Koźminie.

Oferty należy składać zapieczętowane z odpowiednim napisem w Powiatowej Kasie Chorych w Koźminie — do dnia 1 sierpnia 1929 r. do godz. 12-ej w południe.

Oferty doręczone po godz. 12-ej uwzględnione nie będą.

Powiatowa Kasa Chorych zastrzega sobie wolny wybór oferenta, rozdzielenie prac między oferentów, lub nieuwzględnienie żadnej z ofert.

Ślepe kosztorysy odebrać można w sekretarjacie Powiatowej Kasy Chorych w Koźminie od dnia 25 lipca r. b., za opłatą 5,— zł.

St. Rulski, Komisarz rządowy. **Portaszkiewicz**, Dyrektor.

PRZETARG.

Komisja Likwidacyjna Państwowych Zakładów Graficznych Ministerstwa Skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimska 91) ogłasza na dzień 16 sierpnia 1929 roku (piątek), o godz. 15-ej, przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż:

25 motorów elektrycznych od 0,5 do 10 K. M.,
4 maszyny do pisania,
1 maszyna do liczenia,
1 kompresor parowy,
1 urządzenie koperciarni.

Przedmioty wystawione na sprzedaż oglądać można w Składzie P. Z. G., Al. Jerozolimska 91, od godz. 15-ej do 17-ej.

Informacyj udziela Wydział Gospodarczy P. Z. G., telefon 130-26

Ogłoszenie

Komitet Budowy Gmachu dla Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach ogłasza niniejszem nieograniczony

publiczny przetarg

na dostawę okucia okien i drzwi budującego się gmachu według wzorów i modeli.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach do godziny 12-tej dnia 29 lipca 1929 r. w kancelarji D. L. P. w Siedlcach, ul. Florjańska Nr. 10, o godzinie 13-tej tegoż dnia nastąpi otwarcie ofert.

Do oferty należy dołączyć wadjum wysokości 5% zaoferowanej sumy. 7723

Cenę okuć należy rozumieć loco stacja Siedlce lub loco I. składy Siedlce dla oferentów miejscowych.

Okucia mają odpowiadać wzorom, które są do obejrzenia w Kierownictwie Budowy Nowe Siedlce w godzinach od 11 do 14 w dni powszednie.

Komitet Budowy zastrzega sobie prawo wyboru oferenta.

PRZETARG.

Okręgowy Urząd Ziemski w Piotrkowie Trybunalskim ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na dostawę loco stacja Kłodawa:

1) około 380 m^3 **kamienia polnego**,
2) około 50.000 kg. **wapna palonego**,
3) około 300.000 sztuk **cegły palonej**,
4) około 6.000 sztuk **dachówki palonej 1-go gatunku**,
5) około 200 m^3 **drzewa** tartego, ciosanego, surowego, łat dachowych i desek różnych wymiarów,
6) około 7.000 sztuk dachówki azbestowo-cementowej (eternitu) różnego formatu.

Oferty na każdy z wymienionych materjałów zosobna (na drzewo oddzielnie w stanie tartym, ciosanym i surowym), sporządzone ściśle według obowiązujących przepisów, opiewających na ceny stałe, składać należy w zamkniętych kopertach w terminie do dnia 8-go sierpnia 1929 r. do godziny 10-ej rano w Okręgowym Urzędzie Ziemskim w Piotrkowie Trybunalskim, Piłsudskiego 77.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym terminie o godzinie 12-ej.

Okręgowy Urząd Ziemski zastrzega sobie wolny wybór oferty lub nieprzyjęcia żadnej z nich.

p. o. Prezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Piotrkowie:
(—) Wł. Homan.

PRZETARG PUBLICZNY.

Nadleśnictwo Państwowe Zielonka, pow. obornicki, poczta Głęboczek, st. kol. Murowana Goślina, ogłasza przetarg na budowę całej osady Nadleśnictwa, składającej się:

1. Domu mieszkalnego, murowanego.
2. Budynku gospodarczego.
3. Stodoły.
4. Ustępu.
5. Pompy.
6. Gnojowni.

Oferty zalakowane, bez żadnych znaków firmowych, z napisem: „Oferta na budowę osady sekretarza", mają być składane w tutejszem Nadleśnictwie do dnia 10 sierpnia rb., godz. 12. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 12 min. 15, w obecności ewentualnie przybyłych oferentów.

Ogólne i szczegółowe warunki budowy oraz plany są do przejrzenia w godzinach urzędowych w kancelarji tutejszego Nadleśnictwa, gdzie też można otrzymać formularze kosztorysów ofertowych i wzór oferty.

Każdy oferent jest zobowiązany złożyć ofertę według przepisanego wzoru i dołączyć do oferty pokwitowanie na złożone w kasie Nadleśnictwa wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy. Złożone w innej, niż przepisanej formie oferty, jak również oferty, do których nie dołączono pokwitowania na złożone wadjum, nie będą rozpatrywane.

Zastrzega się dowolny wybór oferenta, wzgl. nieuwzględnienie żadnej z wniesionych ofert, bez podania powodów.

(—) **B. Tomaszewski**, nadleśniczy.

PRZETARG.

Magistrat m. Gdyni, w Gdyni, ul. Starowiejska, rozpisuje niniejszem przetarg publiczny na dostawę opału dla budynków Magistratu ora zszkoły powszechnej na rok 1929-30:

a) koksu hutniczego, grubego 150 000 klg.
b) koksu hutniczego, drobnego, 70 000 klg.
c) węgla kamiennego „Orzech", 60 000 klg.
d) drzewa jodłowego na podpałkę 20 000 klg.

Warunki dostawy i zapłaty otrzymać można w Wydziale Finansowo-Gospodarczym Magistratu m. Gdyni, pokój 3.

Oferty należy składać do dnia 1 sierpnia 1929 r., godz. 12 w Wydziale Finansowo-Gospodarczym.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 3 sierpnia 1929 r. o godz. 13.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadjum w Głównej Kasie Miejskiej w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Magistrat zastrzega sobie prawo oceny i dowolnego wyboru złożonych ofert.

Prezydent miasta w z. (—) **M. Bilek**.

Komitet budowy Kliniki Neurologicznej U. J. K. we Lwowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY.

na roboty budowlane przy budowie wymienionej Kliniki, obejmujące wykończenie lewego skrzydła, jako też wprowadzenie części środkowej pod dach.

Szczegółowe ogłoszenie przetargu umieszczone jest w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim.

Za Komitet Bud. Kliniki Neurolog. U. J. K. we Lwowie:
Halban, m. p.

Przetarg publiczny.

Wydział Powiatowy w Wąbrzeźnie ogłasza publiczny przetarg na sprzedaż trzech używanych wag do ważenia wozów nośności około 7000 kg wraz z remizami.

Wagi znajdują się na dworcach kolejowych w Wąbrzeźnie, Golubiu i Kowalewie Główny Dworzec.

Warunki i bliższych informacyj udziela Wydział Powiatowy, Referat Budownictwa pokój 11 w godzinach urzędowych od 8--13-tej.

Oferty w zamkniętych i zalakowanych w dwóch kopertach z napisem „Oferta na wagę" należy składać do Wydziału Powiatowego (Referat budownictwa) do dnia 3 sierpnia 1929 r. do godziny 12-tej w południe.

Do oferty należy dołączyć kwit Powiatowej Kasy Komunalnej w Wąbrzeźnie na złożone wadjum w wysokości 50,— zł.

Wąbrzeźno, dnia 19 lipca 1929 roku.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
(—) **Dr. E. Prądzyński**
Starosta Powiatowy.

7713

OGŁOSZENIE

Komornik przy Sądzie Okręgowym w Sosnowcu rewiru Zawierckiego A. Kossek zamieszkały w Zawierciu przy ul. Blanowskiej Nr. 11 ogłasza, że w **dniu 31 lipca 1929** roku od godziny 10 rano w Zawierciu przy ul. Korfantego odbędzie się **sprzedaż** przez

licytację

ruchomości należących do firmy „S. RUDOWSKI i S-ka", a mianowicie:

maszyny do pisania „Underwod", mebli, maszyny do wyrabiania kolec, maszyny do karbowania drutu i 2-ch warsztatów ocenionych na 475 złotych.

OGŁOSZENIE O PRZETARGU.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach rozpisuje niniejszem publiczny, pisemny przetarg ofertowy na wykonanie budowy linji kolejowej lokalnej normalnotorowej „Strzebin—Woźniki“ od km. 0,00 do km. 13.078, położonej na terytorjum gmin: Strzebin, Psary, Lubsza, Woźniki.

Przedmiotem przetargu jest wykonanie robót ziemnych podtorza wraz z przepustami, przejazdami, przełożenie dróg i wód bieżących, łącznie z dostarczeniem wszelkiego, potrzebnego materjału budowlanego.

Plany szczegółowe, przedmiary, wykazy, przepisy techniczne, oraz ogólne i szczegółowe warunki wnoszenia pisemnych ofert i prowadzenia budowy, przeglądać można w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, Gmach Wojewódzki IV. piętro, pokój nr. 890 od dnia 23 lipca 1929 r. w godzinach urzędowych.

Oferty wraz z załącznikami składać należy do dnia 5 sierpnia 1929 r., godzina 11-ta w Kancelarji Wydziału Komunikacji, pokój nr .874 w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na budowę linji kolejowej lokalnej „Strzebin—Woźniki“, a to tylko na osobnych formularzach, które nabyć można w wyżej wspomnianym Urzędzie w cenie po 20 złotych.

Rozprawa ofertowa odbędzie się w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, gmach główny, IV. piętro, pokój nr. 916, dnia 5-go sierpnia 1929 r. o godzinie 12-tej.

Wadjum w wysokości 5 proc. łącznej ceny ofertowej złożyć należy przed terminem otwarcia ofert w Głównej Kasie Skarbowej Województwa Śląskiego w Katowicach w gotówce, lub papierach wartościowych w myśl rozporządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 10. 10. 1927 r. L. 5284/III.

O wykonanie powyższej budowy ubiegać się mogą tylko firmy wykazujące się długoletnią praktyką w budownictwie kolei, odpowiednią zdolnością finansową, niezbędną dla uruchomienia budowy, wreszcie posiadaniem odpowiedniego inwentarza budowlanego.

Oferty na częściowe wykonanie dostaw, lub prac budowlanych nie będą uwzględnione.

Śląski Urząd Wojewódzki zastrzega sobie wolny wybór oferenta.

Za wojewodę: **Dr. Banaszkiewicz m. p.**
naczelnik Wydziału Komunikacji.

PRZETARG.

Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego w Kartuzach ogłasza niniejszem przetarg publiczny:

1. na wykonanie chlewu dla robotników na probostwie w Parchowie;
2. na przełożenie 550 m.² dachu kościoła, krytego dachówką karpiówką w Parchowie.

Oferty w zalakowanej kopercie z odpowiednim napisem na kopercie wraz z dołączonym dowodem na złożone w formie przepisanej gotówką, lub papierach wartościowych wadjum w wysokości 5 proc. od oferowanej sumy należy składać do dnia 3 sierpnia br., godz. 10 rano w Państw. Urzędzie Budown. Naziemnego w Kartuzach. W wyżej oznaczonym czasie nastąpi komisyjne otwarcie ofert przy ewentl. obecności oferentów.

Oferty bez wadjum, z zastrzeżeniami, dopiskami itp. nie będą rozpatrywane. Urząd zastrzega sobie dowolny wybór oferentów bez względu na wysokość oferty, jako też nieprzyjęcie żadnej z nadesłanych ofert bez podania powodów. Formularze ofertowe (ślepe kosztorysy) wysyła się za nadesłaniem 2 zł. Plany budowy szczegółowe i ogólne warunki są do przejrzenia w biurze urzędu w godzinach od 8—15.

Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego.

PRZETARG.

Urząd gminy w Tesłuhowie, powiatu Dubieńskiego, Województwa Wołyńskiego, ogłasza przetarg nieograniczony na budowę 7-mio klasowej szkoły powszechnej w Tesłuhowie według planu, zatwierdzonego przez Wydział Powiatowy Sejmiku Dubieńskiego w dniu 25. 4. r. b.

Przetarg odbędzie się dnia 2 sierpnia rb. w lokalu Urzędu Gminnego w Tesłuhowie o godz. 12-tej.

Pisemne oferty w zalakowanych kopertach, opatrzonych napisem „Oferta na budową 7-mio klasowej szkoły w Tesłuhowie“ winne być złożone do godz. 11-ej rano w dniu 2 sierpnia rb. łącznie z pokwitowaniem Kasy Urzędu Gm. Tesłuhów na opłacone wadjum w wysokości 500 zł w gotówce, lub papierach pupilarnych.

Plan budynku jest do przejrzenia w Urzędzie gm. Tesłuhów w godzinach urzędowych, gdzie można też otrzymać ślepe kosztorysy za opłatą 10 zł.

Urząd gminy zastrzega sobie prawo wyboru oferenta bez względu na wysokość oferowanej sumy.

p. o. wójta gm. Tesłuhowskiej: **I. Waszczuk.**

Dla fabryk śrub:

1 prasa na gorąco nakrętek i naśrubków do 3/4"
1 4-trzpieniowa nacinarka do 1"
1 2-stronna prasa skrawędziarka nakrętek do 1"
1 rusztowanie żelazne do nagrzewacza

tylko od 4 miesięcy w użyciu 7692

wyrób Kieserlin & Albrecht,

za cenę RM. 3 000 loko zakład

z powodu przebudowy na sprzedaż.

Peter Sessinghaus Hammerwerk, DAHLERBRÜCK WESTFALEN / WESTFALJA

SPRZEDAM ZA GOTÓWKĘ

nadliczbowy 2-osobowy „Wanderer" 5/15 zdolny do użytku, dobre koła, światło boszenowe, pokrycie. Cena 1.250 g. gd.

Kühler-Müller, Gdańsk, Samtgasse 8. 7694

Buchalter-bilansista

w sile wieku, mający doświadczenie w fabrycznej organizacji pracy, w szczególności w działach: handlowym, kalkulacyjnym, magazynowym, korespondencyjnym, znający ustawodawstwo przemysłowe, podatkowe, **zmieni kierownicze stanowisko**. Łaskawe zgłoszenia poważnych fabryk do adm. „Rynku Metal. i Masz." pod nr. 7703.

Firma handlowa, doskonale wprowadzona w przemyśle śląskim oraz Zagłębia Dąbrowskiego, ze składami, przyjmie celem wykorzystania swej organizacji jeszcze

kilka poważnych reprezentacyj

Pierwszorzędne referencje do dyspozycji. Łask. zgłoszenia kierować do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 7673.

Przyjmę zastępstwo wybitnej firmy na Wilno.

970

Mam wielkie znajomości wśród kupiectwa. Mogę także objąć skład konsygnacyjny i dać pełną gwarancję tak moralną jak materjalną. Oferty do adm. pisma pod **Hr. M. Nr. 6000.**

!

Starszy pan, **sądownie zaprzysiężony rewizor ksiąg,** poleca się Szan. Kupiectwu i Przemysłowi

do wszelkich prac buchalteryjnych

do kontroli ksiąg, zestawiania bilansów po cenach bardzo przystępnych. Zapewnia sumienną pracę.

Zgłoszenia uprasza się do admin. niniejszego pisma pod nr. 300.

Generalny zastepca kilku poważnych fabryk zagranicznych odda

subzastępstwo

na poszczególne miasta w Polsce. Oferty z życiorysem i referencjami pod „Zaufany" do administracji „Rynek Metalowy i Maszynowy" 7715

KUPNA

Kupujemy

odpadki od białej blachy i zużyte puszki

od konserw przy wagonowej dostawie.

„METALLUM", Wytwórnia Chemiczno - Metalurgiczna
Spółka z ogr. odp. **Poznań, Marynarska 15.** 7488
TELEFON 53-84

Kocioł parowy

stojący, 8 — 10 atm. 50 m.² pow. ogrzewania

kupi 7728

Vagn Lomholt, Wierzbowa 8, Warszawa.

Poszukuję 7717

kilka cystern wagonowych

Oferty **Polkowski, Łódź, Kilińskiego 153**

KUPIMY

kocioł parowy

używany w dobrym stanie o powierzchni ogrzewalnej ca 100 m² na 10 atmosfer. Oferty z podaniem ceny przesłać do biura **Zarządu Fabryk Ceramicznych Krotoszyn i Przysieka S. A. w Poznaniu, Plac Wolności 9.** 215

Kupię 350

młóckarnię parową

szerokości 54—60 cali. Zgłoszenia proszę skierować do:

Albin Samulewski, Nowacerkiew, p. Morzeszczyn

Kupimy

3 tonowy samochód ciężarowy

nowoczesny na oponach dętych. 556

Bracia Gończ, Brodnica.

Tokarnię do żelaza

od 1 — 2 metrów

kupię 555

Fr. Klemaszyk, Poznań, ul. Gen. Prądzyńskiego 26

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 130 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autotypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Powiatowy (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.